Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Schriftleiter: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.

Nr. 94. | Berlin, den 2. Dezember 1903. | XLIII. Jahrgang.

Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erscheint Mittwochs und Sonnabends und berichtet über wichtigere Fragen aus sämtlichen Gebieten des Eisenbahnwesens. Sie übermittelt Nachrichten aller Art, welche den Wirkungskreis und die Interessen der Vereins- und anderer Eisenbahnverwaltungen berühren.

Ein „Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke" wird monatlich dreimal der Zeitschrift kostenfrei beigegeben.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. wolle man an die

Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
in Berlin W. 9, Köthenerstraße 28/29

einsenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post (Zeitungspreisliste Nr. 8903) zum Preise von 4 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und österreichisch-ungarischen Postgebietes für 20 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 23 M. Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 25 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch

Anzeigen (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 40 Pf.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.

Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Anzeigen und Beilagen wende man sich an die

Verlagsbuchhandlung von Julius Springer
in Berlin N 24, Monbijouplatz 3.

Amtliche Bekanntmachungen *sind an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin W. 9, Köthenerstr. 28/29, zu senden.*

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 94. 2. Dezember 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Bau der Ofotenbahn.*)

Vom Direktionsassessor Saller in Kempten.

Vom hohen Norden drang vor einigen Monaten zu uns die Kunde, daß die Ofotenbahn, die nördlichste Bahn der Erde**), am 14. Juli d. J. feierlich durch den König von Schweden dem Betriebe übergeben worden sei. Dieser Tag bildet einen wichtigen Markstein in der wirtschaftlichen Entwicklung der nördlichsten Teile der skandinavischen Halbinsel, deren ungeheure Naturreichtümer, vor allem an Eisenerzen, damit dem Weltverkehr erschlossen werden. Jenes einsame, bisher so wenig bekannte und erforschte Land übt ja nicht nur durch die Wunder seiner Natur einen geheimen Zauber, es birgt auch in seinem Schoße ungeahnte, reiche Schätze, und nicht umsonst weiß der Volksmund so manche geheime Kunde von jenem „Zukunftsland Schwedens, dem Lande der schlummernden Millionen" zu bringen. Ist doch, nachdem die Hauptindustriestaaten Europas schon jetzt mehr oder minder auf die Einfuhr beträchtlicher Eisenerzmengen angewiesen sind, das nördliche Schweden „das gelobte Zukunftsland aller Eisenstein bedürftigen Staaten Europas".

Wohl waren auch beim Bau der Ofotenbahn technische Schwierigkeiten in reichem Maße zu überwinden, und nicht unverdient wird der Ruhm derer, die jene nördlichste Bahn tief hinein in das Land der Mitternachtssonne erbauten, verkündet; aber was diesem Bau noch einen besonderen Reiz verleiht und die technischen Leistungen besonders bemerkenswert macht, das sind die eigenartigen, schwierigen Verhältnisse, unter welchen die Ausführung sich vollzog. Waren es doch vollständig öde, außer von dem Nomadenvolk der Lappen nur von wenigen gekannte, großenteils gebirgige Gegenden, durch welche die Pioniere der Technik eine Bahn zu brechen sich vermaßen, menschenleere, aller Wege entbehrende Strecken, über deren örtliche Verhältnisse kaum irgend eine Auskunft zu erhalten war. All das viele an Materialien für den Bau sowohl, als auch an Nahrungsmitteln und Lebensunterhalt für die Erbauer, was wir sonst als aus der unmittelbaren Umgebung der Baustrecke zu gewinnend selbstverständlich voraussetzen, mußte dort oben oft unter großen Schwierigkeiten und Strapazen erst weit herbeigeholt werden. Für Wohnstätten längs der Bahn mußte durch Herstellung von Baracken, Hütten usw. ebenso erst gesorgt werden, wie durch Schaffung von Magazinen für alle Bedürfnisse der Lebenshaltung. Auf große Strecken der Bahn hin war selbst nicht das nötige Bau- und Brennholz zu bekommen. Nadelwälder begleiten die Linie nur bis etliche 40 km nördlich vom Ausgangspunkt Gellivare, dann folgt nur noch Birkenwald, immer kleiner und dürftiger werdend, je weiter man nach Norden kommt, und am Torneträsk, wo die Linie sich an den Ausläufern eines mächtigen Schneegebirges hinschlängelt, findet sich überhaupt nur noch die buschähnliche Zwergbirke. Auf norwegischem Boden kommen nur zerstreut verkrüppelte Föhren und Birken vor.

Freundlich lacht zur Sommerszeit der Himmel den Besuchern Norrlands, die den Zauber der Mitternachtssonne zu bewundern kommen. Aber an kalten Wintertagen beschatten die Schwingen dauernder Nacht die düsteren Gefilde, wilde Schneestürme brausen und erfüllen die Luft mit ihrem Geheul. Manch lange Tage kann der Mensch dort oben seine dürftige Behausung überhaupt kaum verlassen, und auch wenn günstige Witterung eintritt, sind es nur wenige Stunden, in denen das spärliche Tageslicht zur Arbeit Gelegenheit bietet.

Eigenartig auch sind die Verhältnisse, welche die Anlage der neuen Bahn beeinflußten. Nicht war dem Vorhandensein belebter Verkehrswege und den Bedürfnissen einer zahlreichen

*) Außer auf die Ergebnisse einer vor einigen Jahren ausgeführten Studienreise zur Baustelle der Ofotenbahn stützt sich der Aufsatz wesentlich auf den offiziellen schwedischen Baubericht. Vergl. auch die früheren Aufsätze über die Ofotenbahn in Nr 25 S. 379 und Nr 79 S. 1194 d. Ztg.

**) Die sibirische Bahn erreicht nur 57 ° n. Br., die amerikanische Klondykebahn 65 ° n. Br.; der nördlichste Punkt der Ofotenbahn liegt etwa unter 68 ° 30 ′ n. Br.

Bevölkerung Rechnung zu tragen. Aber allwinterlich treiben die Lappen ihre schwer zu zügelnden Renntierherden auf altgewohnten Pfaden von den Hochgebirgen in die Niederungen herab, um von hier bei schmelzendem Schnee wieder in die Berge heimzukehren. Diese Pfade waren offen zu halten und mit Geländersicherungen derart auszustatten, daß die Renntiere sich an bestimmten Übergangsstellen sammeln müssen und sich nicht über größere Strecken der Bahn ausbreiten können.

Die neue Ofotenbahn dient vor allem dem Zweck, die ungeheuren Erzlager der an den stillen Seeufern des Luossajärvi ungefähr unter 67° 50′ n. Br. gelegenen beiden Berge Kirunavara und Luossavara aufzuschließen. Man hat auf Grund von Bohrungen und Messungen berechnet, daß die wohl durchweg im Tagbau zu gewinnenden Erzmassen des Kirunavara über dem Seespiegel des Luossajärvi 48 000 000 cbm, d. s. 215 000 000 t betragen. Würde man noch etwa 200 m unter die Seeoberfläche gehen, so würde sich die ganze Ausbeute vielleicht auf 700 000 000 t belaufen. Die Erzmasse des auf der gegenüberliegenden Seeseite befindlichen Luossavara ist weniger bedeutend. Bis zur Seeoberfläche wurden 18 000 000 t Erz berechnet; was darunter ist, läßt sich z. Z. kaum feststellen. Wir haben hier an den Ufern des Luossajärvi das größte Erzvorkommen Schwedens und, soweit bis jetzt bekannt, der Erde überhaupt. Um den angeführten Zahlen richtige Würdigung zu verschaffen, sei nur angedeutet, daß z. B. im Jahre 1901 die Erzausbeutung der ganzen Erde auf 85 000 000 t geschätzt wurde. Wie die beiden Berge durch die Unermeßlichkeit des Erzes vor allen anderen bis jetzt bekannten Gruben der Erde hervorragen, so ist auch die Beschaffenheit des Erzes sowohl der Struktur, als auch der chemischen Zusammensetzung nach eine vor allen übrigen ausgezeichnete. Das Erz ist ungewöhnlich dicht und hart, die Bruchflächen sind bald muschelig und stark glänzend, bald matt, aber nur sehr selten kristallinisch. Und was die chemische Zusammensetzung betrifft, so bemerken wir vor allem das fast vollständige Fehlen fremder Mineralien, mit Ausnahme des Phosphorminerals Apatit. Diese Phosphateinmengung ist der Menge nach sehr wechselnd, mitunter allerdings nicht unbedeutend. Das Erz ist fast ausschließlich Magnetit — bekanntlich das reichste Eisenerz —, der Eisengehalt schwankt zwischen 60 und 71 %, geht aber ausnahmsweise noch höher.

Die Kunde von jenen Erzlagern geht schon auf frühe Zeit zurück. Aber es fehlte ehedem die Möglichkeit, jene Erzschätze durch Schaffung entsprechender Verkehrswege zugänglich zu machen und die Erze an Ort und Stelle zu verhütten; dazu mangeln der Gegend jegliche Brennstoffe. Noch ein weiterer Umstand wirkte früher einer umfangreicheren Ausbeutung der vorhandenen Erzlager entgegen, nämlich die schon bemerkte, reichliche Phosphateinmengung. Früher waren solche phosphorsauren Verbindungen, welche das Eisen wohl leichtflüssig, aber auch spröde und kaltbrüchig, daher für viele Zwecke ungeeignet machten, sehr gefürchtet. Erst nachdem Gilchrist Thomas im Jahre 1878 das basische Bessemerverfahren erfand, bei welchem der Phosphor als Brennstoff verwendet wird, können auch nicht phosphorfreie Erze in großem Umfange mit Vorteil verwendet werden.

In den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde der erste Versuch gemacht, jene Erzmassen durch eine Eisenbahn zu erschließen. Eine englische Gesellschaft The Swedish and Norwegian Railway Comp. Limited erhielt die Konzession zur Ausführung der Ofotenbahn annähernd in der Führung, wie sie jetzt fertig vorliegt. Aber sie brachte nur ein Stück von Luleå, einem am Bottnischen Meerbusen gelegenen zwar vorzüglichen, aber leider oft 5 Monate im Jahre des Eises wegen geschlossenen Hafen, nach Gellivare fertig. Der Bau der übrigen Strecke von Gellivare nach Narvik am Ofotenfjord kam nicht über einige einleitende Arbeiten in den beiderseitigen Anfangsstrecken hinaus. Da die gestellten Eröffnungsbedingungen von der Gesellschaft nicht rechtzeitig erfüllt wurden, verfiel die Konzession, der schwedische Staat kaufte 1891 die fertiggestellte Teilstrecke und am 27. April 1898 faßte der schwedische Reichstag den Beschluß, für den Fall, daß eine entsprechende Vereinbarung mit der Eigentümerin der vorgenannten Erzlager, der Kirunavara-Luossavara-Aktiengesellschaft, zustande käme, die Ofotenbahn selbst fertig zu bauen. Dieses Übereinkommen, in welchem die genannte Gesellschaft im wesentlichen die Betriebs- und Unterhaltungskosten der Bahn und eine 3,8 prozentige Verzinsung der Anlagekosten übernahm, kam am 2. Juli 1898 zustande. Der schwedische Staat verpflichtete sich, auf Staatskosten die Bahn von Gellivare am Kirunavara vorbei zur schwedischen Grenze gegen die Ofoten zu führen, bis zum Jahre 1903 für den Erztransport fertigzustellen und auf ihr alljährlich bis zu 1 200 000 t Erz von den Gruben nach Norden hin zu verfrachten. Mit dem norwegischen Staat wurde bezüglich Fortsetzung der Bahn von der Gesellschaft ein ähnlich lautender Vertrag eingegangen. Der Bau selbst wurde 1899 begonnen. Die Ausführung der schwedischen Strecke kostete nahe an 30 000 000 Kr.*), was eine Überschreitung der ursprünglich genehmigten Bausumme um mehr als 10 000 000 Kr bedeutet. Teils waren die in der Natur des Landes liegenden Schwierigkeiten bei der ersten Veranschlagung unterschätzt worden, dann fiel auch schwer ins Gewicht, daß die Bauzeit mit einer wirtschaftlichen Hochkonjunktur zusammenfiel und dadurch Material- wie Arbeitspreise weit über den Anschlag hinaus stiegen. Die Kosten der kleinen norwegischen Strecke waren ebenfalls sehr bedeutend.

Die neue Ofotenbahn ist eingleisig und führt bei 272 km Gesamtlänge 230 km über schwedischen und 42 km über norwegischen Boden. Sie nimmt von Gellivare aus westnördliche Richtung an, überkreuzt den Kaitumelf mit einer eisernen Brücke von drei Lichtöffnungen von je 27 m, den Kalixelf mit einer Eisenbrücke von 60 m Lichtweite und gelangt zwischen dem Kirunavara und Luossavara hindurchziehend zu den ebenso romantischen wie unwirtlichen Ufern des Torneträsk. Dessen südlichem Gestade in mehr westlicher Richtung entlang laufend erreicht sie mittels dreier Tunnel, von welchen der 875 m lange Nuoljatunnel Schwedens längster Tunnel ist, in der Nähe des Sees Vassijaure bei der Station Riksgränsen die schwedisch-norwegische Grenze, um von hier aus, das Norddal auf mächtigem Eisenviadukt überschreitend und in wesentlich westlicher Richtung im letzten Teil dem Südstrande des Romhakfjordes entlang geführt, in Narvik am Ufer des Ofotenfjordes einzulaufen. Von hier aus gabelt sie sich in zwei Hafenbahnen nach Fagernes (Narvikhavn) mit großartigen Umschlaganlagen für den Erztransport und nach Framnes für den übrigen Transport.

Außer den beiden Endstationen finden sich nur auf schwedischem Boden vier Stationen, nämlich Fjällås, 58 km, Kalixfors, 86,5 km, Kiruna, 100,1 km, und Riksgränsen, 229,3 km von Gellivare entfernt. Die Station Kiruna, zwischen den beiden Erzlagern angelegt, besitzt zwei getrennte Bahnhöfe für den Personenverkehr und für den Erztransport. Ein besonderes, von der Aktiengesellschaft hergestelltes Gleis führt von dem einen Bahnhof zum Kirunavara. Außer diesen Stationen besitzt die schwedische Strecke 18, die norwegische vier Begegnungsplätze je mit einem Kreuzungsgleise von 350 m Nutzlänge und häufig mit einem oder zwei Stutzengleisen ausgestattet, so daß längs der Linie etwa alle 10 km eine Ausweichgelegenheit besteht.

In Gellivare von einer Höhe 359 m ü. d. M. ausgehend erreicht die Bahn kurz vor der Überkreuzung des Kalixelf ihre größte Höhe von 537 m, um dann mit wechselnden Steigungen und Gefällen zur Reichsgrenze in 521 m Höhe zu gelangen und von hier aus durchweg fallend zum Ofotenfjord niederzustelgen. Die größte Steigung auf schwedischem Boden ist 1 %, auf norwegischem Boden 1,7 %, letztere mit entsprechender Ermäßigung in Kurven. Besonders ist bezüglich der Steigungsverhältnisse auf möglichst günstige Ausgestaltung der für den Erztransport hauptsächlich in Anspruch genommenen Strecke und Richtung Kiruna-Narvik Rücksicht genommen. Der kleinste Radius in der schwedischen Strecke ist 500 m, der in

*) 1 Kr. = 1,125 ℳ.

der norwegischen 300 m, wobei die schwedische Teilstrecke entsprechende Spurerweiterung in Kurven vorsieht, die norwegische dagegen nicht. Das zu verwendende Schienenmaterial, bei 133 mm Höhe 40,5 kg für das laufende Meter schwer, wurde von englischen Walzwerken bezogen. Wie in Schweden vielfach üblich, wurden auch an der Ofotenbahn in schärferen Kurven beide Schienenstränge nach außen gegen die Holzquerschwellen mit Föhrenklötzen abgesteift (Klotsning). Der Klotz greift einerseits unter den Schienenkopf, anderseits ist er an der Schwelle überblattet und mittels eines Nagels in einfacher Weise befestigt.

Für die Verfrachtung der Erzmassen sind nach den Erfahrungen, welche man beim Erztransport auf der bestehenden Teilstrecke Gellivare-Luleå gemacht hat, schwere dreiachsige eiserne Wagen von fast 11 t Eigengewicht und 35 t Tragkraft mit Bodenöffnungen für die Entleerung der Erzmassen vorgesehen, und entsprechend diesen ganz außerordentlich schweren Verkehrslasten war auch die Tragfähigkeit der Gleislage wie der Brücken außerordentlich hoch zu bestimmen. Bei Berechnung der Bahnbrücken wurde ein Lastenzug mit Achsdrücken bis zu 20 t angenommen.

An größeren Eisenbrücken sind die schon benannten Brücken über den Kaitum- und Kalixelf sowie der 180 m lange Norddalviadukt zu erwähnen. Letzterer, als ununterbrochener Blechbalkenträger konstruiert, führt die Bahn über das Norddal mittels zehn auf Pendelpfeilern ruhender Spannungen von je 18 m Weite, an der höchsten Stelle 40 m über der Talsohle. Die ausführende Firma war die deutsche Brückenbaugesellschaft Gustavsburg.

Zahlreich und dicht gesät waren auch die kleineren Wasserläufe, welche die Bahn zu überqueren hatte. Waren diese in den kalten Wintermonaten oft nur klein und fast versiegend, so durfte man sich doch bei den gegebenen Naturverhältnissen keiner Täuschung hingeben. Die während der Wintermonate so bescheidenen Wasseradern konnten sich insbesondere zur Zeit der Schneeschmelze von den nahen, steilen Schneefjällen stürzend zu reißenden Gießbächen entwickeln und durch mitgeführte Erd- und Steinmassen gefährlich werden. So mußten oft für die unbedeutendsten Wasseradern ansehnliche Brücken oder in den Felsgrund eingeschnittene sogen. Wassertunnel hergestellt werden. Die Mauerung für die Brücken vollzog sich oft unter den ungünstigsten Umständen. Geeignetes Steinmaterial fand sich längs der Linie nur teilweise. Am Linaelf wurde schöner, roter Granit reichlich angetroffen, aber von hier bis zum Torneträsk fehlten passende Bausteine fast vollständig. Vielfach mußte auch bei ungünstiger Witterung gemauert werden. An der Kaitumbrücke wurde noch bei 40° Kälte unter dem Schutze besonderer, mit Kokskörben geheizter Holzschuppen gemauert.

Die drei auf schwedischem Boden liegenden Tunnel wurden schon früher erwähnt. Auf der norwegischen Strecke mußten nicht weniger als 21 Tunnel, von denen der Norddaltunnel mit 607 m und der Kattarattunnel mit 507 m die längsten sind, hergestellt werden. Nächst der Reichsgrenze liegt überhaupt fast ein Fünftel der norwegischen Linie in Tunneln. Trotzdem waren hier noch bedeutende Schutzarbeiten gegen Schneeverwehungen und Bergstürze anzubringen. Die Bohrung in den Tunneln wie auch in den Felseinschnitten geschah anfangs durchweg von Hand; später trat insbesondere in den Tunneln Maschinenbohrung an Stelle der Handbohrung. Kleinere, in einiger Entfernung von der Baustelle vorhandene Wasserkräfte wurden dazu benutzt, um mittels Turbinen Generatoren in Betrieb zu setzen. Die elektrische Energie diente mittels Fernleitung zum Antrieb von Motoren, die dann wieder mittels Riemenantrieb Luftkompressoren in Tätigkeit setzten. Die auf etwa 5 Atm. gepreßte Luft wurde durch Rohrleitung zur Baustelle geführt, wo Stoßbohrmaschinen angewendet wurden. In den offenen Felseinschnitten saßen die Bohrmaschinen auf Dreifüßen, in den Tunneln an Spannsäulen. Man scheint mit der Maschinenbohrung nicht die besten finanziellen Erfolge gehabt zu haben, was teils der teueren Einrichtung, teils einem passiven Widerstande der Arbeiter gegen die Verwendung von Maschinen zugeschrieben wurde. Teilweise waren die Arbeiten in den Tunneln sehr durch Zudrang von Wasser, das zur Winterszeit mächtig anschwellende Eismassen erzeugte, behindert. Die Arbeiten am Nuoljatunnel wurden dadurch besonders beschleunigt, daß durch Eintreiben von drei seitlichen Stollen neben den beiden Enden noch weitere Angriffspunkte, deren also dann acht gegeben waren, geschaffen wurden.

Der Kies für den Gleiseunterbau konnte teils an einigen Stellen der Bahn gewonnen werden, teils mußte das Unterbaumaterial mittels Steinbrechmaschinen erst beschafft werden. Der Umstand, daß die Dämme häufig mit gefrorenem Material ausgeführt und auf gefrorenem Untergrund aufgeschüttet werden mußten, hatte zur Folge, daß vielfach nachträgliche Senkungen auftraten und fast doppelt so viel Unterbau aufgefahren werden mußte, als vorgesehen war.

Die durch den Verkehr der Renntierherden gegebenen eigenartigen Verhältnisse sollten anfangs durch beiderseitige Einzäunung der ganzen Linie Berücksichtigung finden. Allein man stieß sich am Kostenpunkt und ordnete außer in unmittelbarer Nähe von Gellivare und Kirunavara nur an den von den Lappen bezeichneten Pfaden Leitzäune an. Immerhin beträgt die Länge der zum Schutze der Renntiere hergestellten Einzäunungen gegen 25 km.

Schwierig waren die Transportverhältnisse für die Baumaterialien usw. Die Versuche, Renntiere und Schlitten zu verwenden, wurden bald wieder aufgegeben. Man verwendete dann ausschließlich Pferde, für welche aber Winterwege hergestellt werden mußten. Man erreichte dies durch Entfernung von Bäumen und Sträuchern auf die nötige Breite. Zum erforderlichen Feststampfen des Schnees konnten Renntiere mit gutem Erfolg beigezogen werden. Freilich hatte auch dieser Transport wieder manche Mißlichkeiten; vor allem ergab sich für die kurze Zeit der Sommermonate die Notwendigkeit, besondere Sommerwege herzustellen. Man beeilte sich deshalb, die Schienenlage möglichst schnell einstweilig, unter Umständen auch, wo dies nötig war, mit geeigneter Abweichung von der abgesteckten Bahnachse, vorzustrecken, indem man zunächst die Einschnitte und Dämme nur soweit in Ausführung brachte, als dies zur Aufnahme der Gleisspur unumgänglich notwendig war. Im Interesse der Schonung des Oberbaues mußte hierbei freilich zunächst altes Schienenmaterial verwendet werden, das später wieder auszuwechseln war. Unzählige Flüsse und kleine Wasserläufe mußten hierbei vorläufig mit Holzgerüsten, von denen die über den Kaitum- und Kalixelf die größten waren, überbrückt werden. So wurde schon im Herbst 1899 eine Schienenverbindung zwischen Gellivare und Kirunavara hergestellt. Dem sofort erfolgenden Ansturm Privater um Mitbenutzung des einstweiligen Betriebes konnte nicht lange Widerstand geleistet werden, und in welchem Maße infolge des bereits eingetretenen Emporwachsens der Ortschaft Luossavara in dieser Hinsicht Bedürfnis bestand, erhellt daraus, daß bald mehr als die Hälfte des ganzen Verkehrs auf der dem Betrieb noch nicht übergebenen Strecke durch Privattransporte in Anspruch genommen wurde. Besonders schwierig waren die Zufahrtverhältnisse für den nördlichen Teil der Linie. Wiewohl die Ofotenbahn nur ein kurzes Stück über norwegischen Boden läuft, war doch bis tief nach Schweden hinein alle Zufuhr von Norwegen aus zu betätigen. Von Drontheim bis zum Ofotenfjord stand zu diesem Zwecke die Dampferverbindung zur Verfügung. Vom Ofotenfjord aus konnte man dann mit Kahn oder Segelboot bis tief hinein in den beiderseits von steilen Berghöhen umsäumten Rombakfjord gelangen bis zum Ort Rombakboden, von wo zur Erreichung der schwedischen Grenze nur noch etwa 16 km erübrigten, die allerdings durch unwirtlichstes Gelände führten. Hier wurden, teilweise unter Benutzung der von der früheren Bauinangriffnahme noch vorhandenen Einrichtungen, in einfachster Weise Wege oder schmale, steile Saumpfade geschaffen. Die schlechtesten Stellen wurden später

durch weitgespannte Seilbahnen einstweilen umgangen. Auch von der schwedischen Grenze mußte erst ein Weg zum Torneträsk gebahnt werden. Auf diesem suchte man sich anfangs mit großen Kähnen und Segelbooten zu behelfen. Allein bald zeigte sich die Notwendigkeit, hier Maschinenkraft zur Anwendung zu bringen. Die tiefen, leichtbeweglichen Fluten des Sees sind besonders im Herbst häufig von schweren Stürmen heimgesucht, gegen die mit einfachen Booten nicht mehr aufzukommen ist. Man baute also an Ort und Stelle ein 16 m langes hölzernes Schleppboot mit Eisengerippe und betrieb es mit einem 20pferdigen Petroleummotor. Dieses Boot, „Laila“ genannt, widerstand denn auch für die ganze Bauzeit den oft plötzlich hereinbrechenden Fährlichkeiten des Wetters aufs beste. Wie schon bemerkt, waren bei Beginn der Arbeiten längs der Linie keine menschlichen Wohnungen anzutreffen, und auch Bauholz fehlte an vielen Stellen vollständig. Man hatte sich also am Anfang zu behelfen z. B. mit Zelten, die mit fortschreitender Arbeit von Ort zu Ort wanderten, oder man baute sich nach Lappenart eine segen. Kåta aus einem Gerippe von Birkenstämmchen, die man mit Torf oder auch mit Schneemassen umhüllte, und schaffte sich dann Schlafplätze in dem so erhaltenen Raume rings um das in der Mitte befindliche Feuer. Manchmal wurden diese Räume wohl auch noch teilweise in den Boden hinein erweitert. Wo Holz zu bekommen war, konnte man sich gleich von Beginn durch Errichtung von Baracken verschiedenster Sorte, teilweise mit Moos- oder Wergdichtung, einen größeren Luxus erlauben. Weiter im Norden wurden auch sogen. „Torfhäuser“ viel hergestellt. Diese bestanden aus Holz mit einer äußeren Verkleidung von Birkenrinde und einer inneren Verkleidung von Schutzpappe. An diese Holzwände wurde dann außen Torf angeschichtet, am Boden 1 bis 1,5 m, in Dachhöhe etwa 0,5 m breit. Auch das aus Brettern mit Rindenverkleidung bestehende Dach wurde mit Torf gedeckt. Nach diesem System wurden Bureaus, Krankenhäuser, Verkaufsmagazine, Arbeiterbaracken usw. hergestellt. Die Bauart hatte nur den einen wesentlichen Nachteil, daß sie im Winter, wo der Torf gefroren war, nicht zur Anwendung gebracht werden durfte. Freilich kamen bei der Schwierigkeit der Holzbeschaffung auch diese einfachsten Einrichtungen nicht billig. Für die Unterbringung der Arbeiter waren auf schwedischem Boden allein über 500 Baracken, Torfhäuser usw. nötig. Die hierfür aufzuwendenden Kosten einschließlich Beschaffung von Heizmaterial, wo dies nicht an Ort und Stelle zu gewinnen war, betrugen nahe an 700000 Kr. Daß trotz trefflicher Herstellung die Wohnlichkeit nicht immer die beste war, war teils den Naturverhältnissen zuzuschreiben, da die Arbeiter zur Winterszeit oft lange in ihre vier Wände gebannt waren, teils auch war hieran Mangel an Ordnung und Reinlichkeit bei der zusammengewürfelten Mannschaft schuld.

Die Arbeiter fanden sich in Partien zusammen, deren Kochgeschäfte in der Regel eine dazu bestellte Kochfrau besorgte. Für Versorgung der Arbeiter mit Proviant wurden von der Bauleitung mit einzelnen „Proviantcuren“ Verträge abgeschlossen, wonach diese sich zur Abgabe von Waren nach genehmigten Preislisten verpflichteten, wogegen die Bauleitung Magazin und Wohnung stellte und an den Zahltagen für das Einlaufen der schuldigen Beträge sorgte. Die gezahlten Arbeitslöhne waren im allgemeinen infolge geringen Angebots sehr hoch. Ein gewöhnlicher Erdarbeiter bezog für den Tag etwa 4,5 Kr., ein Rollbahn- oder Schienenlegarbeiter bis zu 7,5 Kr. für den Tag.

Auch für Ärzte und Seelsorge wurde von der Bauleitung gesorgt. Schon im Frühjahr 1899 wurden auf Baukosten zwei Pfarrer angestellt, mit der Verpflichtung, an Sonn- und Feiertagen an wechselnden Orten längs der Linie zu predigen. Später erhielten sie auch noch die Verpflichtung, von Zeit zu Zeit gemeinverständliche Vorträge zu halten. In Tornehamn und am Vassijaure wurden Kapellen errichtet und in der Nähe des ersteren Punktes auch ein Begräbnisplatz hergestellt. Um den Arbeitern für die lange Muße der Wintertage Zerstreuung zu bieten, wurden kleine Büchereien beschafft, die sich regsten Zuspruchs erfreuten. Krankenhäuser wurden längs der Linie mehrere errichtet. Der Gesundheitszustand der Arbeiter war im ganzen gut. Nur im nördlichen Distrikt trat vorübergehend Typhus und Diphtherie auf.

Eine eigene, unter einem Länsman stehende Polizei sorgte für Ordnung. Es kam auch verhältnismäßig wenig vor, was vor allem auf die energischen Maßnahmen zur Verhinderung der Beifuhr geistiger Getränke zurückgeführt wurde.

Die Erdarbeiten mußten wegen Frost, mit Ausnahme der allergrößten Einschnitte, im Winter überhaupt eingestellt werden. Erst gegen Ende Mai konnten auch mittlere Einschnitte in Angriff genommen werden, während mit den kleinsten nicht vor Juli begonnen werden konnte. Um im Winter überhaupt an den größeren Einschnitten arbeiten und gegen den einfallenden Schnee aufkommen zu können, mußten für die Transportbahnen oft förmliche Schneetunnel gebaut werden. Daß auch für den zukünftigen Betrieb der Bahn allerlei Hilfsmittel der Technik, Schneeschutzwände, ja selbst förmliche, das ganze Lichtprofil einschließende steinerne oder hölzerne Überbauten hergestellt werden mußten, dürfte nach den bisherigen Schilderungen nicht zu verwundern sein. Auf norwegischem Boden kamen insbesondere interessante hölzerne Schutzüberbauten nach amerikanischen Mustern zur Ausführung.

Je nach der Witterung mußten im Oktober oder spätestens anfangs November die Arbeiten wieder abgebrochen werden. Der Frost bildete also ein sehr großes Hindernis, das die Arbeiten ungeheuer verteuerte. Nicht ganz trockne Erde konnte bis zu 2, ja auch 3 und 4 m Tiefe gefrieren. Oft stieß man, wenn man die oberste gefrorene Erdschale glücklich durchbrochen hatte, in einer Tiefe bis zu 6 m auf alten Frost, der, wie angenommen werden kann, noch von früheren, kälteren Zeitperioden herrührte. Zur Sprengung des gefrorenen Bodens mußte Dynamit verwendet werden, häufig mit geringem Erfolg, da die Sprengungen gern trichterartige Vertiefungen, aber nicht die erwünschten weitergreifenden Risse erzeugten. Besonders wurden die Erdarbeiten durch die Naturverhältnisse ganz wesentlich beeinträchtigt in den nördlich des Torneträsk gelegenen Bahnstrecken, wo wegen der Nähe der norwegischen Küste die Niederschlagsmenge bedeutender war. Diese ist in der Gegend der Ofotenbahn im allgemeinen nicht hoch; aber bei der teilweisen Ermangelung jedes Baumschutzes und den ständigen Winden ist der Schnee den Winter über fast stets in Bewegung. Wo er aber liegen bleibt, kann er sich derart fest zusammen ballen, daß er kaum mehr mit dem Spaten bearbeitet werden kann, sondern am besten mit der Schneidsäge in Blöcke geschnitten wird.

Im allgemeinen kam während der Bauzeit der Winter verhältnismäßig spät, d. h. Mitte Oktober; dafür ließ aber auch der Frühling um so länger auf sich warten, manches Jahr bis Juli, wenn er nicht ganz ausblieb, was in den Jahren 1899 und 1900 der Fall war, wo oft noch Schnee im Juli und August fiel. Der Torneträsk behielt seine Eisdecke in der Regel von Dezember bis Mitte Juni oder gar Anfang Juli. In der günstigen Jahreszeit, wo die Sonne über zwei Monate lang überhaupt nicht unterging, konnte sehr lange, etwa vier Monate lang sogar Tag und Nacht fortgearbeitet werden. Im Hochsommer ruhten die Arbeiter gern während des Tages und schafften dafür bei Nacht. Im Winter dagegen, insbesondere im Dezember und Januar, reichte das Tageslicht höchstens für vier bis fünf Arbeitsstunden aus, und manch lange Tage mußte wegen der Witterungsunbilden überhaupt die Arbeit ausgesetzt werden.

Die nunmehr erfolgte Eröffnung der Ofotenbahn hat den Schlußakt einer an Schwierigkeiten, Strapazen und Entbehrung reichen Bauzeit gebildet. Trotzend mannigfachen widrigen Verhältnissen hat die Ingenieurtechnik einen Weg gebahnt durch ein bisher weitab von jedem Verkehr liegendes, mit Natur-

schätzen reich ausgestattetes Gebiet. Ein neuer Zeitabschnitt blühender, wirtschaftlicher Entwicklung ist damit für die nördlichen Teile Skandinaviens eröffnet. Wollen wir hoffen, daß auch das dort oben vorhandene alte Kulturelement, das bisher für jene Gaue eine so große wirtschaftliche Bedeutung hatte, die Lappen und die von ihnen betriebene Renntierzucht, von dem neuen Kulturelement, der Eisenbahn, Nutzen zieht und nicht das büßen muß, was an bisher ungekannten reichen Segnungen über Norrlands bescheidene Fluren gehäuft wird durch den Bau der Ofotenbahn.

Das Budget der öffentlichen Arbeiten im französischen Parlament.

Sehr wichtige und grundsätzliche Eisenbahnfragen sind im Laufe der letzten Jahre in der Abgeordnetenkammer zu Paris anhängig gemacht worden und in der Schwebe geblieben. So vor allem die Verstaatlichung, welche vor vier Jahren einmal lebhaft betrieben wurde, seitdem aber immer mehr eingeschlafen ist. In der Kammer wird diese Forderung als ein demokratisches Schaugericht immer einmal wieder erhoben, die Regierung erklärt sich dann grundsätzlich mehr oder weniger dafür und „studiert“ die Sache weiter und alles bleibt beim alten. Jetzt kam bei der Erörterung des Budgets der öffentlichen Arbeiten diese Seite gar nicht ernstlich zur Sprache. (Vergleiche hierüber auch die Mitteilung auf S. 1416 d. Ztg.) Nicht viel besser erging es dem aus der Abgeordnetenkammer hervorgegangenen Gesetzentwurf über die Verkürzung der Arbeitszeit und Verbesserung der Pensionsverhältnisse der Eisenbahnangestellten, der seit einer Reihe von Jahren im Parlament hin- und hergeschoben wird, ohne ein praktisches Ziel absehen zu lassen. Vor mehr als zwei Jahren, unmittelbar vor den Wahlen, nahm die Kammer das Gesetz an, in der Hoffnung, daß der weniger direkt von der Volksgunst abhängige Senat es verwerfen oder gründlich abändern oder liegen lassen würde, was denn auch geschah. Die Regierung widersprach der auf 80 bis 150 Millionen geschätzten Mehrbelastung des Budgets aus dieser Reform auf das energischste. Seitdem sind Kompromißvorschläge usw. gemacht, und die Sache ist hingeschleppt worden. Jetzt erinnerte der Abg. Ernest Roche, früher Handelsminister, daran und stellte den Antrag, die Regierung aufzufordern, vor dem Ende der Legislaturperiode den zweimal von der Kammer angenommenen Gesetzentwurf durch den Senat votieren zu lassen. Der Abg. Berteaux, der selbst vor Jahr und Tag eine nach ihm genannte Vermittlungsvorlage auf diesem Gebiet eingebracht hat, wies darauf hin, daß durch die Arbeiter eine „Verständigungskommission“ ernannt und es vielleicht gut sei, auf den Antrag Roche zu verzichten! Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maruéjouls, berief sich darauf, daß die Kosten sehr verschieden berechnet würden und sehr hohe seien, und daß er eine Kommission unter dem Vorsitz des Herrn Guieysse zur Prüfung der schon gemachten Berechnungen eingesetzt habe. Auf die Frage, wie weit diese Kommission mit ihren Arbeiten gediehen sei, verschanzte sich Herr Maruéjouls hinter allgemein arbeiterfreundliche Reden. „Seit ich im Arbeitsministerium bin“, sagte er, „habe ich 20 mal Abordnungen von Eisenbahnarbeitern empfangen, und ich glaube versichern zu können, daß ich ihnen den Eindruck eines nicht furchtsamen Mannes gemacht habe, der vor Reformen nicht zurückscheut, aber der das Alter erreicht hat, wo es nicht mehr erlaubt ist, leichtsinnig zu sein.“

Der Pariser „Temps“ macht sich über die geringe „kordiale“ Behandlung der Angelegenheit lustig und fragt: „Ist das nicht ein reizender Charakterzug vom Minister?“ Nun würden auch noch die Arbeitersyndikate zur Sache gehört und der Minister habe die Hoffnung ausgedrückt, daß binnen kurzem eine Lösung der Frage eintreten würde. Wenn das auch nach allen Erfahrungen nicht sehr ernst zu nehmen ist, so bleibt doch die Frage einigermaßen drohend am Horizont schweben. Armes Budget! ruft der „Temps“, der im übrigen klagt, mit welcher Schleunigkeit und Oberflächlichkeit das Budget der öffentlichen Arbeiten in der Kammer durchgepeitscht sei. Die ersten 43 Kapitel wurden fast ohne Erörterung angenommen. Mehrere Redner verlangten Aufbesserung der unteren Angestellten, was ja auch nach außen einen schönen Eindruck macht. Anderseits wurde behauptet, für das Ministerium selbst, für die Zentrale, werde zu viel ausgegeben; in 20 Jahren sei der Kredit für das Personal der Zentralverwaltung um 574 000 Fr. vermehrt worden; diesem unnützen Anwachsen der Ausgaben müsse ein Ende gemacht werden usw. Der Minister wies diese Vorwürfe mit Entrüstung zurück und hob die stark angewachsenen Arbeiten der Zentralverwaltung hervor. Tatsächlich hätten sich die Kosten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten seit 20 Jahren vermindert, der Generalstab der Beamten sei beträchtlich herabgesetzt worden und die daraus betätigte Ersparnis zur Aufbesserung der Besoldung der unteren Beamten verwendet worden. Der Berichterstatter Gervais stimmte dem zu und das Amendement, 100 000 Fr. an diesem Budget zu streichen, ward zurückgezogen.

Im übrigen betrafen die Verhandlungen Einzelwünsche und Klagen; so wurde bemängelt, daß das Vorgehen betreffs Prüfung für die Errichtung neuer Bahnen viel zu verwickelt und viel zu langsam sei, daß die Eisenbahngesellschaften in der Rückerstattung zu viel erhobener Nebenkosten zu lässig seien. Hier verlangte man Einschreiten der Regierung; von dieser aber ward erwidert, daß für solche Streitfragen nur die Gerichte zuständig seien, wenn sich die Gesellschaften der Regierungskontrolle nicht fügten. U. a. betonte man die Ungenügendheit der Beförderungsmittel und der Aufsicht in Paris, welche das Leben der Reisenden gefährdeten. Der frühere Handelsminister und Großindustrielle Siegfried verlangte, daß die Bestellungen von rollendem Material im Interesse der heimischen Industrie und um Arbeiterentlassungen zu vermeiden, regelmäßiger erfolgen sollten. Der Minister antwortete, daß er sich mit dieser Angelegenheit befaßt und für die Staatsbahnen bestimmte Anweisungen gegeben habe. Übrigens wurden auch über das Staatsbahnnetz Klagen laut; die Bahnhöfe seien ungenügend, die Linien nicht genügend ausgebaut. Der Antirepublikaner Cuneo d'Ornano behauptete sogar, daß die Privatbahngesellschaften mehr leisteten. Abg. Sibille wies auf die in Deutschland gemachten Versuche mit elektrischer Zugkraft hin und fragte, ob gleiches in Frankreich geschehe. Der Regierungskommissar antwortete, daß die von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf der Linie von Alais gemachten Versuche ausgezeichnete Ergebnisse geliefert hätten. Eine Reihe von neuen einzelnen Bahnen und im allgemeinen schnellerer Bahnbau wurde gewünscht. Man klagte, daß der Senat zu wenig bewilligungslustig sei; anderseits wurde dieser Hemmschuh gegen allzu anspruchsvoll verschwenderische Wirtschaft der Abgeordneten als nützlich und notig bezeichnet. Minister Maruéjouls erklärte, daß der Finanzminister ihm wie allen Ministerkollegen für das Budget von 1904 größtmögliche Sparsamkeit auferlegt habe.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Landeseisenbahnrat.** Auf der Tagesordnung der am 4. d. M. stattfindenden Sitzung stehen folgende Gegenstände: 1. Mehrere von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vorberatene, für die Beschlußfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinerem Interesse zu dem deutschen Eisenbahngütertarif. Sie betreffen: a) Haftpflicht für die Beschädigung unverpackter oder unvollständig verpackter Eisengußwaren; b) Beförderungsbedingungen für Expreßgut und Lieferfristen für Schnellzuggut; c) Tarifierung von gedörrten, nicht zu Speisezwecken bestimmten Kartoffeln; d) Tarifierung und Beförderung von Maniokaknollen; e) Beförderung von Käse in Privatgüterwagen; f) Beförderung von Terpentinöl in Kesselwagen. 2. Ausnahmetarif für Schiefertafeln, Griffel und Märbel nach deutschen Seehäfen zur überseeischen Ausfuhr. 3. Beförderungsbedingungen für hoch konzentrierte Salpetersäure. 4. Übersicht der Normaltransportgebühren. 5. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife.

— **Verhütung der Gefährdung von Reisenden.** Nach den bahnpolizeilichen Bestimmungen ist das Ein- und Aussteigen bei Eisenbahnzügen, die sich in Bewegung befinden, und der Versuch dazu verboten. Zur Durchführung dieses Verbots genügt es nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, wenn sich die Stations- und Fahrbeamten auf eine rechtzeitige Warnung der Reisenden und bei Zuwiderhandlungen auf die Feststellung der Persönlichkeit beschränken, damit die Schuldigen zur Rechenschaft gezogen werden können. Eine gewaltsame Verhinderung am Ein- und Aussteigen bei fahrenden Zügen soll jedoch vermieden werden, weil hierdurch in der Regel die Gefahr vergrößert, nicht selten auch erst herbeigeführt wird.

— **Preise für alkoholfreie Getränke in den Bahnhofswirtschaften.** Die Eisenbahndirektion Stettin hat an die Bahnhofswirte ihres Bezirks nachstehende Verfügung erlassen: „Wiederholt ist darüber geklagt worden, daß in den Bahnhofswirtschaften für alkoholfreie Getränke zu hohe Preise verlangt, und daß solche Getränke auch nicht in genügender Menge bereit gehalten und an den Zügen angeboten werden. Da die Klagen im allgemeinen als gerechtfertigt anzuerkennen sind, so werden Sie ersucht, Selterwasser möglichst glasweise (aus Siphons) zum Preise von 5 ₰ für das Glas oder in kleinen Flaschen zu 10 ₰, Limonade, Zitronenwasser glasweise (1/4 l) zu 15 ₰ oder in kleinen Flaschen (Brauselimonade) zu 20 ₰, Zuckerwasser (1/4 l) mit 10 ₰ zu verkaufen. Diese Preise verstehen sich natürlich ohne Glas und Flasche. Auch sind auf allen Bahnhöfen I. und II. Klasse und auf den übrigen Stationen, wo Nachfrage ist, andere alkoholfreie Getränke, wie Pomril, die kleine Flasche zu 50 ₰, und natürliche Mineralwasser, wie Sauerbrunnen, die Flasche zu 40 ₰, sowie Obst zu angemessenen Preisen zum Verkauf vorrätig zu halten und an den Zügen, insbesondere an den Schnellzügen mit einem Aufenthalt von 2 Minuten oder mehr, anzubieten. Die Preise der auf den Schank- und Speisetischen zum Verkauf bereit stehenden Waren sind durch Preistäfelchen, am besten aus Porzellan oder emailliertem Blech, welche neben die Speisen zu stellen sind, deutlich zu bezeichnen, damit die Reisenden schneller abgefertigt werden können. Auch beim Verkauf von Wein und anderen Getränken in Flaschen sowie von frischem Obst und dergl. sind die Preise in deutlicher Weise an den Gefäßen, Tüten usw., in denen sie angeboten werden, anzugeben.

In den Wartesälen III./IV. Klasse ist neben dem Kaffee zu höheren Preisen auch noch ein billigerer Kaffee zum Preise von 10 und 15 ₰ für eine große Tasse auf Verlangen zu verabfolgen. Der Höchstpreis für eine Tasse Kaffee mit Milch und Zucker darf auch in der I./II. Klasse den Betrag von 25 ₰ nicht übersteigen. Die Preisverzeichnisse werden durchgesehen und wo es erforderlich ist, berichtigt und vervollständigt werden."

— **Bezirkseisenbahnrat für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.** In der am 25. November in Bromberg abgehaltenen ordentlichen Sitzung wurden außer der bereits in voriger Nummer erörterten Frage noch folgende Beschlüsse gefaßt: 1. Der Antrag auf weitere Herabsetzung des Ausnahmetarifs für Düngekalk nach den Stationen östlich der Weichsel, welcher auf den Bereich des Bezirkseisenbahnrats (umfassend die Provinzen Ost- und Westpreußen, Pommern, Posen und Brandenburg) ausgedehnt worden, wurde angenommen. 2. Der Antrag auf Aufnahme von Seehafenplätzen als Versandstationen in die Ausnahmetarife E[1] und 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen fand gleichfalls Annahme. 3. Der Antrag, die Abgangszeit des Schnellzuges 14 Danzig-Berlin, der seit 1. Mai d. J. bereits um 10.12 in Danzig abgeht, wieder auf die frühere Abfahrtzeit (10.30) zu verlegen, wurde abgelehnt, nachdem der Vertreter der Eisenbahnverwaltung darauf hingewiesen hatte, daß bei Annahme des Antrages wertvolle Anschlüsse verloren gehen würden, auch das Halten des D-Zuges 4 in Pr. Stargard voraussichtlich möglich sein würde. 4. Der Antrag auf Beschleunigung der Züge 103 und 106 auf der Strecke Memel-Tilsit-Insterburg und Einlegung eines fünften Zugpaares auf der Strecke Memel-Tilsit wurde angenommen. 5. Der Antrag auf Einlegung eines neuen Personenzugpaares auf der Strecke Schneidemühl-Bromberg zum Anschluß an die D-Züge 15 und 16 wurde, nachdem der Vertreter der Eisenbahnverwaltung eine entsprechende Erklärung abgegeben hatte, zurückgezogen. 6. Der Antrag auf Weiterführung des Zuges 411 auf der Strecke Bromberg-Schönsee bis nach Culmsee wurde angenommen, dagegen der weitere Antrag auf Durchführung dieses Zuges bis Schönsee abgelehnt.

Die nächste Sitzung soll am 22. Juni 1904 in Danzig abgehalten werden.

— **Cölner Gürtelbahn.** Die diese Bahn betreffende Vorlage des Cölner Magistrats, über die wir in Nr 88 S. 1325 d. Ztg. berichteten, ist in der Sitzung der Stadtverordneten vom 14. Nov. einstimmig genehmigt. Aus dem mündlichen Bericht des Beigeordneten Scheidtweiler heben wir nach der Köln. Ztg. folgende Punkte hervor: Redner betonte einleitend, daß die ehemals bedeutende Handelsstadt Cöln mehr und mehr ihren Schwerpunkt in der Industrie gefunden habe; daher sei es auch erforderlich, der Industrie geeignete Grundstücke nebst den sonstigen Vorbedingungen einer industriellen Entwicklung zur Verfügung zu stellen. In der ersten Linie dieser Vorbedingungen stände die Notwendigkeit von Eisenbahnanschlüssen, die jedoch heutzutage in Cöln ebensowenig wie in anderen großen Städten in genügendem Maße vorhanden seien, in Cöln u. a. deshalb nicht, weil diese Notwendigkeit vor langen Jahren beim Bau der Bahnhöfe nicht habe vorausgesehen werden können. „Neue Anschlüsse zu bekommen, hält außerordentlich schwer. Das rechtfertigt die Befürchtung, daß keine neue Industrie nach Cöln kommt, ja, daß vorhandene Industrien auswandern, wie es tatsächlich schon geschehen ist. In dieser Beziehung soll Wandel geschaffen werden durch die Gürtelbahn. Man wird sagen, daß die in der Nähe großer Steinkohlenbezirke liegenden Gelände besser zur Entwicklung einer Industrie geeignet sind, z. B. Düsseldorf, das 40 km näher zum Ruhrrevier liegt. Dem ist aber unser großer Schatz an Braunkohlen im Vorgebirgsrevier entgegenzuhalten, das seiner ganzen Bedeutung nach noch gar nicht bekannt ist. Dieses Braunkohlenvorkommen vor unserer Tür sichert der Industrie ein billiges Brennmaterial, das jedenfalls für Cöln um 20 % billiger ist als die Steinkohle, etwa so billig wie diese für Düsseldorf, so daß wir in dieser Beziehung ruhig den Wettbewerb mit Düsseldorf und anderen, dem Ruhrrevier näher liegenden Städten aufnehmen können. Gewisse Arten von Industrien, z. B. die Eisengroßindustrie, können zwar zur Erzeugung der nötigen Hitze die Steinkohle nicht entbehren, aber alle Industrien, denen es wesentlich auf Dampferzeugung für ihre Maschinenbetriebe ankommt, haben in Cöln vollauf Gelegenheit, ihr Bedürfnis zu befriedigen. Der Ausbau der Gürtelbahn ist nur möglich unter zwei Bedingungen: erstens, daß der Stadt von der Staatseisenbahnverwaltung direkte Tarife bewilligt werden, d. h. daß die Stadt von jedem Wagen, der auf die Stadt übergeht, einen Anteil an der Fracht in Höhe von 3 bis 4 ℳ erhält. Diese V o r b e d i n g u n g i s t h e u t e e r l e d i g t, der S t a a t h a t s i e b e w i l l i g t. Die Bahn wird nach den mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten getroffenen Vereinbarungen als Nebenbahn gebaut, und es ist zugesichert worden, daß sie ebenso behandelt werden soll, wie andere Nebenbahnen, die eben direkte Tarife haben. Wir sind der Staatseisenbahnverwaltung für dieses Entgegenkommen zu erheblichem Danke verpflichtet, denn es bedeutet für den Staat einen Ausfall von 200 000 bis 300 000 ℳ jährlich, der ohne weiteres in die Taschen der Stadt Cöln fließt, aber von ihr lediglich dazu benutzt werden soll, die Tarife auf der Bahn niedrig zu halten, um die Industrie heranzuziehen. Die zweite Vorbedingung zur Lösung des Projekts ist, daß die Anschlußinhaber einen Teil der Anlagekosten mit tragen helfen. Unterm 7. März sind mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten die näheren Vertragsbedingungen vereinbart worden, unter denen das Projekt zu betrachten ist. Danach wird die Gürtelbahn also eine Nebenbahn mit direkten Tarifen. Ferner soll der Minister berechtigt sein, die Bahn nach 15 Jahren anzukaufen, wenigstens die Strecke zwischen Nippes und Eifeltor. Der Minister verlangt weiter, daß der Grunderwerb zweigleisig ausgeführt wird. Endlich hat der Minister verlangt, daß alle Anschlußverträge zu dem Zeitpunkt gekündigt werden können, wo der Staat die Bahn ankauft. Die Baufrist der Bahn soll sechs Jahre betragen, für den südlichen Teil drei Jahre und für den übrigen Teil wieder drei Jahre. Die Linienführung soll an die Staatsbahn und die Hafenbahn anschließen und folgende teils schon fertige, teils ganz oder teilweise beschlossene oder projektierte Nebenbahnen aufnehmen: im Süden die Rheinuferbahn, den Staatsbahnanschluß Cöln-Bonn, den Arm der Cöln-Bonner Kreisbahn, der vom Vorgebirge kommt, die Frechener Bahn, den Staatsbahnhof Cöln-Aachen, die projektierte aber noch nicht genehmigte Linie nach Ichendorf, den Staatsbahnhof Cöln-Nippes und die Dormagener Linie, die vorläufig bekanntlich nur bis Merkenich bewilligt worden ist. Was das Anlagekapital anbelangt, so sind schon 2 040 000 ℳ durch den Beschluß der Linie Cöln-Merkenich bewilligt worden. Diese Linie war früher als getrennte Kleinbahn projektiert, ist aber jetzt in die Gürtelbahn eingeschlossen. Neu zu bewilligen sind abzüglich der 2 040 000 ℳ für Merkenich noch 6 789 000 ℳ; darin sind enthalten 1 022 000 ℳ für Grunderwerb, die an die Vermögensverwaltung bezahlt werden. Die Gesamtsumme von 8 829 000 ℳ soll in zwei Bauraten von je drei Jahren ausgegeben werden, und zwar zuerst 6 600 000 ℳ für den Bau des Nordringes. Berechnet ist hinsichtlich der Rentabilität ein Zeitraum von 20 Jahren mit einer durchschnittlichen Jahreseinnahme von 390 000 ℳ für die ersten drei Jahre, von 560 000 ℳ bezw. 680 000 ℳ für den Rest der Zeit. Als Betriebsausgabe ist für die ersten Jahre ein hoher Betriebskoeffizient — 60 % — angenommen." Redner legte die Einzelheiten des Voranschlags noch weiter dar. Es wurde beschlossen, den Betrag von 6 789 000 ℳ im Wege der Anleihe aufzubringen und die Verleihung des Enteignungsrechts für die Gürtelbahn zu beantragen.

— **Borkumer Kleinbahn- und Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft.** Diese neu gegründete Gesellschaft mit dem Sitz in Emden hat Eigentum und Betrieb der Eisenbahn, der Hafenanlage auf Borkum sowie der beiden Dampfer „Kaiser Wilhelm II." und „Dr v. Stephan" von der bisherigen Eigentümerin, der Firma Habich & Goth, übernommen. Die Betriebsleitung behält wie bisher der Inhaber der Firma Habich & Goth, Herr Franz Habich.

— **Berliner Schwebebahnpläne.** Die städtische Verkehrsdeputation beschäftigte sich in voriger Woche unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Kirschner mit dem Plan, eine

Schwebebahn vom G e s u n d b r u n n e n nach dem A l e x a n d e r p l a t z und von dort nach **R i x d o r f** zu bauen. Es wurde zunächst beschlossen, der Gesellschaft, die für diesen Plan arbeite, aufzugeben, erst einmal durch Zeichnungen und Pläne die Möglichkeit des Baues einer Schwebebahn durch die engen Straßen Berlins ohne Schädigung für die in den Straßen eingebauten Röhren der Kanalisation, der Fernsprechanlagen, der Gaswerke usw. nachzuweisen und dann, falls dieser Nachweis der Gesellschaft geglückt ist, eine Probestrecke zur Ansicht zu erbauen, um die Perspektiven, die sich für die Berliner Straßen ergeben, an einem solchen Bau ermessen zu können. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, daß alle diese Fragen und dann die der Entrichtung einer jährlichen Abgabe, wie sie auch von anderen Gesellschaften für die Benutzung der Berliner Straßen gezahlt werden, erst gründlich erwogen werden, bevor an eine weitere Beratung des Projekts geschritten wird. Von den Mitgliedern der Deputation wurden verschiedene Bedenken in bezug auf die durch eine Schwebebahn in engen Straßen entstehenden Verhältnisse laut.

— **Die Schnellfahrten zwischen Marienfelde und Zossen** sind in den letzten Wochen, nachdem ein kleiner Schaden im Kraftwerk beseitigt war, vollkommen planmäßig und ohne jede Störung verlaufen. Das Zentralbl. der Bauverw. schreibt hierüber: Bemerkenswert ist die Sicherheit, mit der jetzt die Stromabnehmer auch bei den größten Geschwindigkeiten arbeiten. Es sind noch eine ganze Reihe Fahrten mit 200 und mehr Kilometer in der Stunde von beiden Wagen ausgeführt worden. Am Mittwoch, den 25. November wurden z. B. 208 km erreicht. Außerdem haben viele Auslauf- und Bremsversuche stattgefunden. Durch Steigerung des Bremsdruckes hat sich der Bremsweg allmählich mehr und mehr verkürzen lassen. Dabei wurde auch eine neue Vorrichtung erprobt, die selbsttätig durch rechtzeitiges Auslassen von Luft aus den Bremszylindern das schädliche Festbremsen der Räder bei abnehmender Fahrgeschwindigkeit verhindert. Ferner sind mit einem an die Schnellbahnwagen angehängten sechsachsigen Schlafwagen Schleppversuche angestellt worden, die ergeben haben, daß der Anhängewagen etwa bis zu 160 km noch recht ruhig lief und erst bei 180 km stark zu schlingern anfing. Dieses überraschend günstige Ergebnis lehrt schon, daß bei guter Bauart und Unterhaltung des Gleises bedeutend größere Fahrgeschwindigkeiten, als die jetzt gebräuchlichen, auch ohne besonders dafür gebaute Wagen zulässig sein würden. Es werden aber von der preußischen Staatsbahnverwaltung noch weitere Versuche hierüber sowie auch über die Leistungsfähigkeit und das sonstige Verhalten verschiedener Lokomotivgattungen angestellt werden, und zwar ebenfalls auf der Strecke Marienfelde-Zossen. Nachdem die elektrischen Schnellfahrten am 26. November mit einem über 140 km Streckenlänge ausgedehnten Dauerversuch vorläufig zum Abschluß gebracht sind, werden diese vom Minister der öffentlichen Arbeiten angeordneten Versuche mit Dampfkraft bald beginnen können.

Die Schnellfahrversuche, welche am 26. November beendet wurden, haben alltäglich eine so große Zuschauermenge nach der etwa in der Mitte der Strecke Marienfelde-Zossen gelegenen Station Dahlwitz gelockt, daß die dahin verkehrenden Züge wiederholt verstärkt und am 21. November sogar mit zwei Lokomotiven gefahren werden mußten. Das Vorbeisausen der Wagen zu sehen, war ja ein durch seine Neuheit und Seltenheit außerordentlich anziehendes Schauspiel. Natürlich sind die Fahrversuche auch von vielen Fachleuten und von einer Reihe hervorragender Persönlichkeiten, wie dem Kriegsminister, dem Minister der öffentlichen Arbeiten, dem Staatssekretär des Reichspostamts, dem Chef des Generalstabes der Armee, einem Flügeladjutanten des Kaisers, dem früheren und dem jetzigen Kommandeur der Eisenbahnbrigade u. a. m. in Augenschein genommen worden. Sie alle haben ihre Befriedigung und Anerkennung für die Leistungen der Studiengesellschaft ausgesprochen. Der Beamten der letzteren aber harrt nunmehr nach Beendigung der Versuchsfahrten die große und mühsame Aufgabe der Auswertung der zahllosen im Laufe der Versuche angesammelten Messungsergebnisse. Hoffen wir, daß sie das Bindeglied werden, das von den Versuchen zur Anwendung auf die Wirklichkeit hinüberführt. Bemerkenswert ist noch, daß die Versuchsfahrten ohne jeden Unfall verlaufen sind.

— **Verbesserte Reiseverbindungen mit Kopenhagen.** Durch den am 1. d. M. begonnenen neuen direkten Schlafwagenverkehr (siehe amtliche Bekanntmachung S. 1422 d. Ztg.) Hamburg-Kopenhagen über Vamdrup in den Nachtschnellzügen, Abfahrt Hamburg Klostertor 8.^{45} abends, Ankunft Kopenhagen 8.02 morgens und Abfahrt Kopenhagen 11.^{53} abends, Ankunft Klostertor 11.37 vorm., wird den Reisenden, namentlich denen, welche die Seefahrten der anderen Verbindungswege vermeiden wollen, die Erreichung von Dänemark, Schweden und Norwegen auf dem Landwege über Vamdrup mit kurzen Fährstrecken nach Fühnen und Seeland auf bequemste Weise und ohne Verlassen des Wagens und Störung der Nachtruhe ermöglicht, da auch für die Zollabfertigung an der Grenze erleichternde Bestimmungen getroffen sind. Diese Vorteile bieten sich ebenfalls den von Paris (Abfahrt 9.^{50} abends), von London über Haltern (Abfahrt 8.^{25} abends) und von Cöln (Abfahrt 10.06 vorm.) kommenden Reisenden, welche nach bequemer Tagesfahrt in D-Zug 93, der auch einen Schlafwagen führt, um 5.12 nachm. in Hamburg Klostertor eintreffen, um nach 3½ stündiger Ruhepause von diesem Bahnhof aus die Fahrt nach Kopenhagen in denkbar bequemster Weise fortzusetzen. Auch für die Reisenden aus der Schweiz über Basel (Abfahrt 10.^{31} abends) und Frankfurt a/M. (Abfahrt 6.^{00} vorm.), Ankunft 4.50 nachm. in Hamburg Klostertor, bieten sich gleiche Vorteile.

Unter Benutzung dieser mit allen Bequemlichkeiten für die Tag- und Nachtfahrt vorgesehenen Zugverbindungen wird Kopenhagen erreicht: von Hamburg in etwa 12 Stunden, von Cöln in 22, von Frankfurt a/M. in 26, von Basel in 33, von Paris in 34 und von London in etwa 36 Stunden. Für die umgekehrte Richtung bestehen annähernd gleich günstige Zuganschlüsse.

— **Beratung des Gesetzentwurfs über den zweigleisigen Ausbau der bayerischen Staatsbahnen.** Am 24. November gelangte im F i n a n z a u s s c h u ß der Abgeordnetenkammer der bereits in voriger Nummer dieser Zeitung enthaltene Gesetzentwurf zur Beratung. Der Berichterstatter begutachtete die Ausführung der beiden Linien und empfahl nur solche Unternehmer beizuziehen, welche finanziell verläßlich seien und eine solide Durchführung der Bauarbeiten erwarten ließen. Er wies dabei darauf hin, daß es angezeigt sei, auch die Linien Augsburg-Buchloe und Schweinfurt-Ritschenhausen mit Doppelgleisen auszustatten. Der Korreferent wünschte zu wissen, welche Linien demnächst mit Doppelgleisen versehen würden, und verlangte Aufschluß über die zur Anwendung kommenden Schienen größeren Profils. Weitere Mitglieder des Ausschusses empfahlen zur Ausführung auch das Doppelgleis für die Linie Nürnberg-Schweinfurt und Schnabelwaid-Marktredwitz-Neuenmarkt. Im Laufe der Verhandlung wurde ferner zur Sprache gebracht, daß auch die jetzigen Zustände im Bahnhof Lindau baldige Abhilfe erheischen.

Hierauf ergriff der Regierungsvertreter das Wort und führte folgendes aus: Die Linie Augsburg-Buchloe werde wohl zunächst mit Doppelgleisen versehen werden müssen, weniger dringlich sei dies bei den Linien Schweinfurt-Ritschenhausen und Schnabelwaid-Neuenmarkt; ergebe sich jedoch deren Dringlichkeit, so werde dem auch Rechnung getragen werden. Die Linie Schwandorf-Furth gehöre nicht zu den überlasteten Linien, weshalb ein Bedürfnis hier noch nicht ersichtlich sei. Ferner sicherte er zu, daß man bei der Bauausführung auf die zum Ausdruck gekommenen Anregungen sowohl bezüglich der Unternehmer, als auch hinsichtlich der Arbeiter entsprechende Rücksicht nehmen werde. Was den Bahnhof in Lindau anlange, so bemerke er, daß ein Projekt über dessen Umbau in Arbeit sei, worauf man bei anderer Gelegenheit noch zurückkommen werde. Hierauf erteilte der Generaldirektor der Staatseisenbahnen Aufschluß über den Umbau und bemerkte, es sei vorgesehen, jährlich 300 km der bestehenden Linien mit Schienen schwereren Profils umzubauen, und da für diesmal nur 275 km zum Umbau eingestellt seien, würde die fehlende Kilometerzahl später nachgeholt werden. In 6 Jahren werde der Umbau vollendet sein. Zur Verwendung gelangen Schienen von 37,5 und 43,5 kg/m Schwere. Auf eine weitere Frage wegen Verwendung teils eiserner, teils hölzerner Schwellen erwiderte er noch, daß im Prinzip letztere allgemein verwendet würden, und zwar so viele, als die bahneigenen Imprägnieranstalten herzustellen imstande seien. — Hierauf wurde auf Antrag des Berichterstatters der zweigleisige Ausbau der beiden Linien einstimmig genehmigt.

Am 26. November fand auch die Beratung dieses Gesetzentwurfs in der P l e n a r s i t z u n g der Abgeordnetenkammer statt, wobei von verschiedenen Mitgliedern Wünsche hinsichtlich Ausführung des Umbaues weiterer Strecken vorgebracht wurden. Der Regierungsvertreter wies darauf hin, daß ein bereits vorgelegter anderer Gesetzentwurf über Erweiterungs- und Ergänzungsbauten weitere 22 000 000 ℳ verlange sowie daß die angewachsene Eisenbahnschuld zu größter Vorsicht mahne; mit Rücksicht auf die im Bau begriffene Doppelbahn Donauwörth-Treuchtlingen müsse aber dennoch für die nächste Finanzperiode ein Postulat für den Umbau der Linie Buchloe-Augsburg in Aussicht gestellt werden; für Schweinfurt-Ritschenhausen sei das Bedürfnis bei dem jetzigen Verkehr jedoch nicht so sehr gegeben. Was die Verwendung von ausländischen Arbeitskräften anlange, so könne er bemerken, daß fremde Arbeiter nur dann herangezogen würden, wenn die einheimischen nicht ausreichen sollten, was eben nicht immer der Fall sei; diese für Regiebauten bestehende Vorschrift gelte auch für die Bauunternehmer. Des weiteren sicherte er dem zum Ausdruck gekommenen Wunsch entsprechend den Beginn der Bauten in Rücksichtnahme auf die Arbeiter alsbald nach Fertigstellung der Projekte zu.

In der nun erfolgten namentlichen Abstimmung wurde der Gesetzentwurf einstimmig angenommen.

— Gesetzentwurf betreffend Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Strecken der bayerischen Staatsbahnen. Nach dem kürzlich von der Staatsregierung dem versammelten Landtage vorgelegten Gesetzentwurfe werden die Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten sich erstrecken: 1. auf Beseitigung schienengleicher Wegübergänge; 2. auf Erweiterung, Umbau und Zentralisierung von Stationen; 3. auf Erweiterungen und Neueinrichtungen von Beleuchtungsanlagen; 4. auf Erweiterungsbauten zu maschinentechnischen Zwecken und 5. auf die weitere Fortsetzung des Umbaues des bestehenden Zentralbahnhofes Nürnberg.

Ziffer 1 umfaßt behufs Beseitigung einer weiteren Gruppe schienengleicher Wegübergänge die Ausführung von 72 Wege-Unter- und -Überführungen im Kostenbetrage von 2 556 000 ℳ, nachdem bis jetzt bereits, in 6 Gruppen verteilt, 215 solcher Unter- und Überführungen mit einem Aufwande von 8 500 000 ℳ gebaut worden sind.

Ziffer 2 umfaßt: a) den Umbau und die Erweiterung der gesamten Personen- und Güterzuggleisanlagen nebst Verlegung der Lokomotivremisen und der Werkstätte in Augsburg, desgleichen nebst Verlegung und Erweiterung der maschinentechnischen Einrichtungen in Bamberg, desgleichen nebst Erweiterung der Freilade- und der maschinentechnischen Anlagen in Ansbach, desgleichen nebst Verbesserung der güterdienstlichen Anlagen und Rangierverhältnisse in Passau, desgleichen nebst Umbau des Betriebshauptgebäudes in Eger; ferner die Vermehrung und Verlängerung der Zug- und Hinterstellgleise, Verbesserung der Bahnsteig- und der Freiladeanlagen in Bayreuth und die Anlage eines neuen Rangierbahnhofes zwischen den Stationen Zell a/M. und Veitshöchheim für Würzburg im Kostenbetrage von 4 950 000 ℳ; b) die Zentralisierung der Weichen, Signale und Schranken in weiteren 29 Stationen im Kostenbetrage von 1 026 600 ℳ. Zu b) bemerkt der Gesetzentwurf: Von 675 Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen, die für eine Zentralisierung der Weichen und Signale in Betracht kommen, waren am 1. Juli 1903: 538 Stationen mit Stellwerkanlagen ausgerüstet; für weitere 55 Stationen ist die Ausführung bereits eingeleitet; es verblieben demnach für Einrichtung der Zentralisierung noch 82 Hauptbahnstationen, von denen nunmehr weitere 29 diese Einrichtung erhalten sollen. — Der Gesamtkostenbetrag für Ziffer 2 beläuft sich unter Hinzurechnung von 5 % für Reserve und von 10 % für Verwaltungskosten auf 6 903 000 ℳ.

Ziffer 3. Nachdem die günstigen Erfahrungen, die mit der elektrischen Beleuchtung von Bahnhöfen, insbesondere der Vorplätze, Bahnsteige, Ladehöfe und Gleisanlagen bisher gemacht wurden, es wünschenswert erscheinen lassen, mit der Einrichtung dieser Beleuchtung in weiteren Bahnhöfen fortzufahren, soll dies nunmehr auch in den beiden Bahnhöfen Aschaffenburg und Freilassing geschehen. In ersterem sollen aus Anlaß der Anlage des neuen Rangierbahnhofes mit Ablaufanlage weitere 40 Bogenlampen und 50 Glühlampen aufgestellt werden, welche Ausdehnung der Beleuchtung gleichzeitig auch eine Erweiterung des Bahnhofelektrizitätswerkes bedingt. In Freilassing wird der Bahnhof, der als Knotenpunkt mehrerer Bahnlinien einen nicht unbedeutenden Verkehr aufweist, zur Zeit noch mit Petroleumlampen und einer kleinen Anzahl Spiritusglühlampen beleuchtet; da er durch die Erbauung der Werkstätte und Lokomotivremise wesentlich an Ausdehnung gewinnt, besteht das dringende Bedürfnis nach Einführung einer besseren Beleuchtung. Es ist daher in Aussicht genommen, dortselbst ein bahneigenes Elektrizitätswerk zu errichten und alsdann den Bahnhof einschließlich der bereits vorhandenen sowie demnächst der Vollendung entgegengehenden Dienstgebäude mit elektrischer Beleuchtung zu versehen, wozu 44 Bogenlampen und 550 Glühlampen erforderlich sind. Da außer in diesen beiden größeren Bahnhöfen auch in einer Anzahl mittlerer und kleinerer Bahnhöfe kleinere Erweiterungen vorhandener elektrischer Beleuchtungsanlagen nötig geworden sind, beläuft sich der Gesamtaufwand für Ziffer 3 auf 555 000 ℳ.

Ziffer 4. In dieser Gruppe erscheinen nur solche Erweiterungsbauten, deren Ausführung bereits auf Grund früherer gesetzlicher Bewilligungen angebahnt ist und für welche nunmehr behufs der Fortführung oder Vollendung der Bauarbeiten weitere Kreditraten nötig geworden sind und daher beantragt werden sollen; es fällt demnach herein: a) die zweite Baurate mit 1 000 000 ℳ für Verlegung der Lokomotivremisen- und Werkstättenanlagen in Augsburg; b) die dritte und letzte Baurate mit 200 000 ℳ für Erbauung einer neuen Lokomotivremisen- und Werkstättenanlage in Freilassing; c) die dritte und letzte Rate mit 605 000 ℳ für die Erbauung der neuen fünften Zentralwerkstätte in Freiham bei München und d) die zweite und letzte Rate mit 426 000 ℳ für die Erbauung einer neuen Betriebswerkstätte samt Verwaltungs- und Übernachtungsgebäuden und Ausbau der Lokomotivremisen in Regensburg. Gesamtkostenaufwand für Ziffer 4 einschließlich Reserve und Verwaltungskosten 2 577 000 ℳ.

In Ziffer 5 wird, nachdem die erste Baurate von 12 000 000 ℳ zur Vollendung der bereits in der Ausführung begriffenen Bauten und zur Einleitung der Umbauarbeiten im Zentralbahnhofe Nürnberg nahezu erschöpft ist, eine zweite Baurate in der Höhe von 10 000 000 ℳ benötigt und zur Bewilligung beantragt.

Die Gesamtsumme der in vorliegendem Gesetzentwurfe verlangten Geldbeträge beziffert sich auf 22 591 000 ℳ, zu deren Deckung das Finanzministerium ermächtigt werden soll, ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im gleichen Betrage aufzunehmen.

— Beratung des Etats der bayerisch-pfälzischen Eisenbahnen. Bei der am 20. November stattgefundenen Beratung des Etats in der Ausschußsitzung der Kammer der Reichsräte ergriff auch Se. Königl. Hoheit Prinz Ludwig das Wort und führte dabei aus: Er sei auch der Ansicht, daß in der Verstaatlichungsfrage etwas geschehen müsse; es handle sich nur um das Wie und das Wann. Man könne nicht verlangen, daß der Staat, der seinerzeit den Gesellschaften entgegengekommen sei und auf sein Heimfallrecht verzichtet habe, Opfer bringe in einem Maße, das über die Verstaatlichung in anderen Fällen ginge. Sobald mit günstigem finanziellen Erfolg die Verstaatlichung stattfinden könne, solle sie stattfinden. Dies sei der Standpunkt der Regierung und der Mehrzahl der Abgeordneten. Was die Geschichte der Eisenbahnen im weitesten Sinne anlange, so wisse man, daß von jeher ein Streit bestanden habe, ob Staatsbahnen oder Privatbahnen den Vorzug verdienten. Es habe eine Zeit gegeben, zu der man im diesseitigen Bayern gewünscht habe, daß die Staatsbahnen aufhörten und alles zu Privatbahnen gemacht würde. Doch das seien Zeiten, die ungefähr 40 Jahre zurücklägen; es habe aber alle Mühe gekostet, die Staatsbahnen zu halten. Das sei die Zeit der Blüte der Ostbahnen gewesen. Jetzt wolle man überall die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Es habe sich auch herausgestellt, daß in einem geschlossenen Gebiete Staatsbahnen und Privatbahnen nebeneinander mit Erfolg nicht bestehen könnten. Man habe deshalb ziemlich teuer die Ostbahnen für den Staat erworben. Die Ostbahnen haben aber niemals die staatliche Zinsgarantie in Anspruch genommen. Jetzt habe man im diesseitigen Bayern wieder gestattet, daß neben den Staatsbahnen Privatbahnen gebaut würden. Anfangs seien diese Linien ganz klein gewesen. Jetzt sei man in kleinem Maßstabe wieder in ähnlicher Lage wie bei den Ostbahnen. Tatsächlich sei jetzt wieder der Wettbewerb zwischen Staatsbahnen und Lokalbahnen da, und die Gegenden, wo Linien beider Art sich den Verkehr streitig machen, müßten mit Rücksicht auf die Staatsbahnrente zurückgesetzt werden. Solche Lokalbahnen sollten auch verstaatlicht werden. Das Streben dieser Gesellschaften ginge jetzt selbst nach Verstaatlichung, ebenso auch das Streben der betreffenden Gegenden. Er nenne z. B. die Isartalbahn, die Linie nach Garmisch, Biessenhofen-Füssen usw. In der Pfalz lägen natürlich die Verhältnisse ganz anders. Dort beständen gar keine Staatsbahnen, infolgedessen sei auch kein Wettbewerb zwischen Staatsbahnen und Privatbahnen. Wenn er wünsche, daß die Pfalzbahnen, die verschiedenen Gesellschaften gehörten und deren Vereinigung seinerzeit aus ähnlichen Gründen notwendig geworden sei, verstaatlicht würden, so seien dies vor allem politische Gründe und nicht am wenigsten das Interesse der Pfälzer selbst, die ja im großen und ganzen mit ihren Bahnen zufrieden seien und die Verstaatlichung hauptsächlich deshalb wünschten, um für ihr Bahnpersonal die Vorteile der Staatsbeamten und die Sicherung ihrer Zukunft zu erlangen. Es sei begreiflich, daß eine Privatbahn weniger geneigt sei, Lokalbahnen zu bauen, als eine Staatsbahn, weil das volkswirtschaftliche Interesse in Wettbewerb trete mit demjenigen der Aktionäre, die eine gute Rente haben wollten. Die Lokalbahnen trügen aber wieder dazu bei, daß die Hauptbahnen besser rentierten. Das hohe politische Interesse, daß auch die Pfalzbahnen der Staat in Händen habe, liege auf der Hand. Er möchte auf den Wettbewerb der verschiedenen Bahnen im Reiche aufmerksam machen. Der Herr Referent habe auf eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft hingewiesen. Was heiße aber eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft? Solle nur Bayern, Baden und Württemberg dabei inbegriffen sein und nicht auch die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen? Letztere seien jedoch mit den preußischen Bahnen durch Personalunion in der Leitung vereinigt, so daß ein gesondertes Vorgehen der Reichseisenbahnen wohl nicht denkbar sei. Eine Gemeinschaft aber nur mit Württemberg und Baden werde wenig helfen. Es könne deshalb nur auf dem Wege freundschaftlicher Übereinkunft etwas erreicht werden und er hoffe, daß dies zum Wohle der einzelnen Bundesstaaten und damit zum Wohle des ganzen Reiches auch geschehe.

Von dem Herrn Referenten sei ferner auf die Rheinkorrektion hingewiesen worden. Diese Korrektion sei zunächst nur bis Straßburg beabsichtigt. Er mache auf die jetzt schon bedeutende Ein- und Ausfuhr auf dem Rhein aus Straßburg aufmerksam. Er möchte bei dieser Gelegenheit daranf aufmerksam machen, daß Bayern niemals der Korrektion bis Basel zustimmen sollte, wenn nicht gleichzeitig der Rhein bis znm Bodensee schiffbar gemacht werden würde. Dann hätte Bayern auch einen Vorteil davon, daß der Bodensee, der als Verkehrsweg ziemlich brach gelegt sei, seine große Bedeutnng als solcher wiedergewinnen würde. Die drei am Bodensee beteiligten Staaten hätten großes Interesse daran, an den allgemeinen Verkehr angeschlossen zu werden. Was die Geschichte der verschiedenen Eisenbahnverstaatlichnngen anlange, so sei es Preußen, welches ursprünglich ein verhältnismäßig kleines Staatsbahnnetz gehabt habe, gelungen, auf günstige Art sein Eisenbahnnetz zu erweitern. Dort gebe es jetzt neben den Staatsbahnen kaum noch nennenswerte Privatbahnen. Auch in Österreich seien vielfach Privatbahnen in Staatsbahnen umgewandelt worden. Ferner möchte er auch Ungarn hervorheben. Dort sei man sehr energisch vorgegangen und habe einen großen Teil der wichtigsten Bahnen verstaatlicht und sei dabei nicht schlecht gefahren Wer schlecht dabei weggekommen sei, das seien die Landesteile, die dort an den noch bestehenden Privatbahnen lägen. Er wünsche, daß die Pfalzbahnen verstaatlicht würden, aber in einer Art, daß der bayerische Staat finanziell nicht zu große Verluste erleide.

— **Bayerische Eisenbahn- und Kanalangelegenheiten.** Der Köln. Ztg. schreibt man aus München: „Die von der Zweiten Kammer erledigten Vorlagen über die Errichtung eines Verkehrsministeriums, über die Erhöhung des Pensionsfonds der Pfälzischen Bahnen usw. bedürfen, um Gesetz zu werden, noch der Zustimmung des Reichsrats, dessen Ausschuß sich bereits mit diesen Dingen beschäftigt hat. Da auf den 10 d. M. die erste Plenarsitzung des Reichsrats anberaumt ist, wird Mitte dieses Monats die förmliche Ernennung des neuen Ministers erfolgen.

Über die Pfälzischen Bahnen hat im Ausschuß des Reichsrats der Pfälzer Dr Buhl gesprochen, und obwohl verlautet, daß vor dem Plenum Dr Clemm noch einmal darauf znrückkommen werde, so ist doch anzunehmen, daß die ganze Bahnfrage weiterhin für einige Zeit ruhen wird. Die Regierung ist seit den diesbezüglichen Kammerverhandlungen der Verstaatlichnng keineswegs näher getreten, huldigt vielmehr augenscheinlich und andauernd der Anschauung, daß es sich dabei trotz der unleugbaren politischen Bedeutung in erster Linie um ein Geschäft handle. Da der Staat zur Verstaatlichnng berechtigt aber nicht verpflichtet ist und den Zeitpunkt nach eigenem freien Ermessen auswählen kann, scheint man sich zur Aufwendung von wahrscheinlich mehr als 300 000 000 ℳ nur dann und erst dann verstehen zu wollen, wenn sich diese nicht nur als ein Geschäft, sondern auch als ein gutes Geschäft darstellt. Gegenüber diesen Erwägungen dürfte in den maßgebenden Kreisen die Furcht vor einer etwaigen Propaganda zu gunsten des Anschlusses an Preußen-Hessen schon um deswillen in den Hintergrund treten, weil man überzeugt zu sein scheint, daß die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft nach den Pfälzischen Bahnen keinerlei Verlangen trägt. Die Beamten der Pfälzischen Bahnen werden sich also, ehe sie sich Staatsdiener nennen dürfen, wohl oder übel noch eine gute Weile gedulden müssen, so sehr es sich auch die liberale Partei hat angelegen sein lassen, zu gunsten der pfälzischen Wünsche ihren ganzen Einfluß einzusetzen.

Fast schien es vor einigen Monaten, als ob eine andere wirtschaftliche Kapitalanlage, nämlich die Weiterführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg, der Verstaatlichnng der Pfälzischen Bahnen zeitlich den Rang ablaufen werde. Seit den Verhandlungen aber, die im September zu Nürnberg zwischen den Mainuferstaaten gepflogen wurden, ist diese Angelegenheit, abgesehen davon, daß der preußische Minister noch einmal seinen guten Willen bezüglich tunlichster Beschleunigung zu erkennen gab, ins Stocken geraten. Bayern hat sich, wie wir seinerzeit darlegten, darüber schlüssig zu machen, ob es seine auf den bayerischen Umschlagplatz Aschaffenburg bezüglichen Tarifbildungen von einer vorherigen Verständigung mit Preußen abhängig machen will oder nicht. Ob nun Bayern einfach mit ja oder nein antworten oder ob es Preußen anderweitige Vorschläge machen wird, ist einstweilen nicht bekannt. Wenn, was optimistische Leute vor einigen Monaten hofften, eine diesbezügliche Vorlage noch die gegenwärtige Landtagssession beschäftigen soll, so müßte die Grundbedingung, nämlich die völlige Verständigung mit Preußen, schon unerwartet schnell erfolgen. Ausgeschlossen ist das nicht, aber auch nicht gerade wahrscheinlich."

— **Einrichtungen für Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen.** Die württembergische Staatsbahn hat znr Beförderung Verwundeter bei Eisenbahnunfällen 12 Einrichtungen für Gepäck- oder bedeckte Güterwagen, bestehend aus je 4 nicht bedeckten Krankentragbahren mit Matratze und Wollteppich und je 4 Paar eisernen Gestellen zum Auflegen der Tragbahren angeschafft. Je eine solche Einrichtung ist an die Stationen Mühlacker, Stuttgart, Cannstatt, Eßlingen, Ulm, Friedrichshafen, Aalen, Crailsheim, Heilbronn, Tübingen, Rottweil und Frendenstadt abgegeben worden. Sodann ist angeordnet worden, daß zum Zweck der ersten Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen auf freier Strecke sämtliche Gepäckwagen der Züge mit kleinen Verbandkästen ansgestattet werden.

— **Der Jahresbericht über die badischen Staatseisenbahnen für 1902** und über die Verwaltung der Bodensee-Dampfschiffahrt im gleichen Zeitraum gibt die Länge der am Jahresschlusse unter badischer Verwaltung stehenden Linien auf 1667 km — die gleiche Länge wie im Vorjahre — an. Davon waren doppelgleisig 665 (657) km. Das verwendete Anlagekapital betrug 607 589 558 (585 293 408) ℳ oder auf 1 km Eigentumslänge 371 689 (358 050) ℳ. Die Zahl der Stationen, Abfertigungs- und Haltestellen betrug 436 (436). An Betriebsmitteln waren vorhanden 756 (720) Lokomotiven, 1795 (1745) Personenwagen und 12 435 (12 174) Güterwagen einschließlich der Gepäckwagen, 769 (759) Bahndienstwagen, Kranen- und Kesselwagen und ein Motorwagen. Die Zahl der beförderten Personen betrug 37 114 067 (35 991 586), darunter in I. Klasse 189 353 (192 898), in II. Klasse 2 490 204 (2 464 289), in III. Klasse 33 752 597 (32 591 538), auf Militärfahrschein und Militärkarte 681 913 (742 861), an einem Tage durchschnittlich 101 682 (98 607). Von den in jedem Zuge vorhandenen Plätzen waren durchschnittlich besetzt in I. Klasse 10,35 (8,84), in II. Klasse 19,55 (19,60) und in III. Klasse 23,47 (22,31), im ganzen 22,05 (21,07) %. An Personenkilometern wurden 755 849 025 (725 377 650) zurückgelegt, es betrug also die von einer Person durchschnittlich durchfahrene Strecke 20,37 (20,15) km. Die Einnahme aus dem Personenverkehr stellte sich auf 22 569 786 (21 931 028) ℳ, die durchschnittliche tägliche Einnahme betrug 61 835 (60 085) ℳ, auf die einzelne beförderte Person entfielen 61 (61) ₰. Die Zahl der auf Kilometerhefte bewerkstelligten Fahrten betrug 5 924 082 gegenüber 4 926 815 im Vorjahre. Sie stieg also um nahezu eine Million oder um rund 20 %, während sich die dadurch erzielte Einnahme von 5 526 782 auf 6 528 213 ℳ oder um rund 18 % hob; ein Beweis für die steigende Beliebtheit dieser Einrichtung, die bereits rund 29 % der gesamten Personengeldeinnahme erbringt, während sie an der Gesamtsumme der im Binnenverkehr gefahrenen Personenkilometer mit 42,16 (37,01) % beteiligt ist. Bei den Fahrten auf Kilometerhefte brachte ein Personenkilometer 2,69 (2,72) ₰ ein, während sich im Gesamtverkehr die Einnahme für 1 Personenkm auf 2,99 (3,02) ₰ stellte. Im Güterverkehr wurden — ausschließlich Post-, Militär- und Dienstgut — befördert 13 083 599 (12 712 063) t, die Einnahmen aus dem Gepäck-, Traglasten-, Expreßgut-, Milch-, Fahrzeuge- und Viehverkehr stellten sich auf 3 321 342 (3 186 181) ℳ, diejenigen aus dem Güterverkehr auf 41 641 877 (40 100 906) ℳ. Die Gesamteinnahmen betrugen 75 680 661 (74 215 526) ℳ, wogegen sich die Betriebsausgaben auf 61 453 795 (59 945 262) ℳ stellten. Letztere betrugen also 81,20 (80,77) % der Roheinnahme. Es ergab sich hiernach ein Einnahmeüberschuß von 14 226 869 (14 270 264) ℳ, durch den das verwendete Anlagekapital im Jahresdurchschnitt mit 2,39 (2,55) % verzinst wird. Die durchschnittliche Einnahme für ein durchlaufenes Kilometer betrug, wie oben bereits angegeben, für eine Person 2,99 (3,02) ₰ und für eine Tonne Gut 4,08 (4,05) ₰. Die Gesamtzahl der durch Unfälle beim Betriebe getöteten Personen betrug 26 (35), die der Verletzten 95 (83). Von den 121 (118) Verunglückungen entfielen auf je eine Million durchfahrene Personenzugkilometer 5,35 (5,30), auf je eine Million Wagenachskilometer 0,17 (0,17) und auf je 10 000 Züge aller Art 1,96 (1,97).

— **Baugesellschaft der Bagdadbahn.** Die Errichtung der Gesellschaft für den Bau der Bahn Konia-Eregli-Burgulu ist jetzt in Frankfurt a/M. erfolgt. Die Gesellschaft, welche die Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (G. m. b. H.) annimmt, wird den Bau der ersten Teilstrecke der Bagdadbahn ausführen. Das Gesellschaftskapital beträgt 3 000 000 ℳ, wovon bei der Gründung der Gesellschaft 25 % einbezahlt wurden. Den Aufsichtsrat bilden folgende deutsche Herren: Arthur Gwinner, Direktor der Deutschen Bank, Karl Schrader, Mitglied des Reichstages, Kommerzienrat Steinthal, Direktor der Deutschen Bank, Konsul Braunfels, in Firma Jakob S. H. Stern-Frankfurt a/M., A. v. Kaulla, Mitglied des Aufsichtsrats der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart; außerdem ein Österreicher, zwei Schweizer, vier Franzosen. Zu Geschäftsführern wurden ernannt die Herren Baurat Philipp Holzmann-Frankfurt a/M., Regierungs- und Baurat Riese-Frankfurt a/M., Geh. Regierungsrat Dr Zander, Generaldirektor der Anatolischen

Bahngesellschaft, Konstantinopel. Nach Eintragung der Gesellschaft sollen weiter zu Geschäftsführern ernannt werden: Eduard Huguenin, stellvertretender Generaldirektor der Anatolischen Bahngesellschaft in Konstantinopel, und der Geh. Baurat Mackensen, welcher die Bauausführung in Konia leitet.

Österreich.

— **Die Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen.** Kürzlich fanden in Wien Gerüchte Verbreitung, wonach bei den österreichischen Staatsbahnen eine Erhöhung der Gütertarife vorbereitet werde. Diese Gerüchte entbehren jeder Begründung. Die Ausstreuungen über eine Erhöhung der Staatsbahntarife tauchen nicht zum erstenmal auf. Sie werden regelmäßig mit den ungünstigen Ergebnissen der Staatsbahnen in Zusammenhang gebracht. Gerade in der letzten Zeit haben sich jedoch die Einnahmen der Staatsbahnen nicht verschlechtert. In den ersten zehn Monaten dieses Jahres haben die Staatsbahnen 204 480 000 Kr. vereinnahmt, d. i. um 3 240 000 Kr. mehr als in der gleichen Zeit des Jahres 1902.

— **Die Steuerpflicht der Elbetalbahn.** Dem Vernehmen nach hat die Steuerbehörde in den letzten Tagen der Österreichischen Nordwestbahn einen Erwerbsteuerauftrag für das Ergänzungsnetz zugehen lassen, in dem sie sich auf den Standpunkt stellt, daß die Steuerfreiheit für das ganze Netz bereits 30 Jahre nach Eröffnung der ersten Linie, d. i. am 4. Oktober d. J., abgelaufen sei. Demgemäß erfolgt eine Steuervorschreibung, welche sich samt Zuschlägen auf rund 340 000 Kr. beläuft. Diese Verfügung der Steuerbehörde steht im Gegensatz zu dem Standpunkte der gesellschaftlichen Verwaltung, wonach in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen der Konzessionsurkunde für das garantierte Netz die Steuerpflicht des Ergänzungsnetzes erst mit Ablauf von 30 Jahren nach Eröffnung sämtlicher konzessionierter Linien, d. i. am 15. Oktober 1905, einzutreten habe.

— **Erhöhung der Petroleumtarife.** In den letzten Tagen haben Besprechungen zwischen den am Petroleumverkehr beteiligten österreichischen Privatbahnverwaltungen stattgefunden, welche der Frage einer Erhöhung der Petroleumtarife galten. Die Petroleumtarife sind nämlich in den letzten Jahren stark herabgesetzt worden, und die Privatbahnen wollen angesichts der günstigen Lage der Petroleumindustrie der Frage nahetreten, ob die vielfachen Ausnahmebegünstigungen nicht eingeschränkt oder ganz aufgehoben werden können. Die Verwaltungen der Österreichischen Nordwestbahn und Kaiser Ferdinands Nordbahn haben bereits den Beschluß gefaßt, die bisher eingeräumten Begünstigungen zu kündigen. Die anderen Privatbahnen scheinen entschlossen zu sein, sich dem Vorgang der Nordwestbahn anzuschließen. Die erhöhten Tarife dürften mit Beginn des Jahres 1904 in Kraft treten.

— **Vintschgaubahn.** In der Zeit vom 21. Oktober bis 10. November hat die politische Begehung der Eisenbahnlinie Meran-Mals stattgefunden. Es wurde hierbei bezüglich der Bahntrasse vollständige Übereinstimmung erzielt. Wegen des Meraner Bahnhofes liegen zwei Vorschläge vor, von denen der eine die Erweiterung des bestehenden, der andere den Bau eines neuen Bahnhofes vorsieht. Die Bauvergebung ist in den ersten Monaten des nächsten Jahres zu gewärtigen. In Meran ist bereits eine staatliche Bauleitung für die Vintschgaubahn errichtet worden.

— **Trassenrevision der Tauernbahn.** Kürzlich fand die Trassenrevision rücksichtlich der Teilstrecke Mallnitz-Spittal an der Drau der Tauernbahn statt. Die Einmündung der Tauernbahn in die Südbahnstrecke Marburg-Franzensfeste soll nicht, wie ursprünglich geplant, bei der Station Möllbrücken-Sachsenburg, sondern in Spittal an der Drau erfolgen. Es wurde sowohl hinsichtlich der Trassenführung, als auch hinsichtlich der Stationen und deren Benennung sowie der Anlage der Zufahrtstraßen den Wünschen der Bevölkerung Rechnung getragen.

— **Brückenvergebungen für die neuen Alpenbahnen.** In der ersten Woche dieses Monats soll dem Vernehmen nach die Vergebung sämtlicher Brücken auf den im Bau befindlichen offenen Strecken der neuen Alpenbahnen, also der Karawanken-Wocheiner Bahn, der Nordrampe der Tauernbahn und der Pyhrnbahn, mit alleinigem Ausschlusse der Teilstrecke Klagenfurt-Rosenbachthal, zur Ausschreibung gelangen. Überdies wird in das Programm auch die Vergebung der Brücken für die Eisenbahnlinie Hartberg-Friedberg einbezogen werden. Bisher ist lediglich die Angerschluchtbrücke auf der Strecke Schwarzach-Gastein vergeben worden.

— **Vergebung der Oberbaumaterialien bei den österreichischen Staatsbahnen.** Von der Staatsbahndirektion Wien ist soeben der Bedarf sämtlicher Staatsbahndirektionen an Oberbaumaterialien mit Ausnahme von Schienen, Laschen und Platten, deren Vergebung schon vor kurzem auf Grund des mit dem Schienenkartell im Vorjahre vereinbarten und bis Ende 1904 gültigen Abkommens erfolgt war, für das Jahr 1904 zur Vergebung gelangt. Die für das nächste Jahr in Bestellung gebrachte Menge an Schienen, Laschen und Platten erfordert einen Aufwand von 4 600 000 Kr., während die Kosten für die anderen Oberbaumaterialien (Schrauben, Nägel, Weichen, Kreuzungen usw.) 1 600 000 Kr. betragen, so daß sich die Gesamtsumme des Aufwandes für Oberbaumaterialien auf 6 200 000 Kr. beläuft.

— **Ausgestaltung des von Innsbruck ausgehenden Lokalbahnnetzes.** Durch die bevorstehende Vollendung der Stubaitalbahn und den bereits beschlossenen Bau einer elektrischen Straßenbahnlinie, welche den Südbahnhof in Innsbruck mit der Lokalbahn Innsbruck-Hall verbinden soll, erfährt das von Innsbruck ausgehende Netz von lokalen Linien eine bemerkenswerte Ausdehnung. Es wird sodann die Innsbruck Haller Linie, die Stubaitalbahn (Innsbruck - Fulpmes), die Linie nach Igls und endlich die neue elektrische Linie vom Südbahnhofe zur Innsbruck-Haller Lokalbahn umfassen. Die Lokalbahn Innsbruck-Hall wird den Betrieb dieser sämtlichen Linien führen und dürfte die Einheitlichkeit des Betriebes die Betriebsergebnisse günstig beeinflussen.

— **Schmalspurige Waldbahn Dolina - Turza wielka.** In der Zeit vom 18. bis 23. November hat rücksichtlich des von der Forst- und Domänendirektion in Lemberg vorgelegten Plans für eine ungefähr 30 km lange schmalspurige Waldbahn mit Lokomotivbetrieb von Dolina über Rachin nach Turza wielka die politische Begehung stattgefunden.

Ungarn.

— **Budapest im Weltverkehr.** Unter diesem Stichwort verweisen ungarische Blätter darauf, daß die ausländischen großen Dampfschiff- und Eisenbahnunternehmungen bisher den Sitz ihrer Hauptagentschaften für Ungarn in Wien gehabt haben. Dies sei die Ursache gewesen, daß die Fahrkarten nur bis Wien gültig waren und Budapest im internationalen Weltverkehr überhaupt nicht oder nur als österreichische Provinzstadt auftrat. Selbst die Ungarn, wenn sie eine längere Auslandsreise, besonders aber eine überseeische Reise antraten, gelangten durch Wiener Vermittlung in den Besitz ihrer Fahrkarten. Auf diesem Gebiete sei nunmehr eine günstige Änderung eingetreten. Das Zentral-Fahrkartenbureau in Budapest sei mit den ausländischen großen Verkehrsunternehmungen in unmittelbare Verbindung getreten und verabfolge Fahrkarten nach allen Weltrichtungen, so nach Norwegen, Kairo, Bombay, Nord- und Südamerika, China, Japan, Australien usw. Das ungarische Reisepublikum handele nicht nur im eigenen Interesse, wenn es die für große Reisen nötigen Fahrkarten in Budapest löse, sondern es erfülle damit gleichzeitig eine patriotische Pflicht, denn dadurch werde auch die unmittelbare Einschaltung Budapests in den Weltverkehr gefördert.

— **Bahnbau Ogulin-Gospic.** Wie gemeldet wird, wurde in der letzten Generalkongregation des Komitats Lika-Krbava beschlossen, in Angelegenheit des Ausbaues einer Bahn von Ogulin nach Gospic mit Zweiglinien von Otocac nach Bihac und Zengg an den Handelsminister und an den Ministerpräsidenten eine Abordnung zu entsenden.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen.** Wegen dieses lange in der Schwebe befindlichen Plans wurde dieser Tage wieder einmal im belgischen Parlament angefragt. Eisenbahnminister Liebaert erklärte, die Regierung habe nicht die Absicht, selbst eine elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen zu bauen. Wie regierungsseitig schon früher gesagt worden, könne diese Linie nur unter der Form einer Konzession verwirklicht werden. Die Regierung gedenke zu diesem Zweck einen Gesetzentwurf vorzulegen, sobald sie die Überzeugung habe, daß die Kammern diesem einen günstigen Empfang bereiten würden.

— **Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** Der radikale Abgeordnete Bourrat, der schon wiederholt Kommissionsberichterstatter über die Eisenbahnen in der Abgeordnetenkammer war und neben dem jetzigen Minister Pelletan der

eifrigste Verfechter der Verstaatlichung war, hat seinen Bericht erstattet. Abermals geht er mit den großen Privatgesellschaften scharf ins Gericht, aber auch mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten, welcher die Interessen des Staats nicht genügend wahre. Bourrat verweist auf die allgemein in den europäischen Staaten herrschende Tendenz der Verstaatlichung und sucht, wie schon früher wiederholt, nachzuweisen, daß ein möglichst schleuniger Rückkauf der Bahnen durch den Staat nicht nur im volkswirtschaftlichen, sondern auch im fiskalischen bezw. im Interesse der Steuerzahler liege. Zahlenmäßig sucht Bourrat darzulegen, daß der Staat zum Bau der Eisenbahnen der Privatgesellschaften ein Fünftel, die Aktionäre dagegen kaum ein Siebzehntel beigetragen haben — der Rest kommt auf Obligationen —, und doch liege die gesamte Verwaltung der Gesellschaften in den Händen der Aktionäre, während der Staat sich fast jeder maßgebenden Kontrolle entäußert habe. Da die Gesellschaften doch nie dem Staat die von diesem geleisteten Vorschüsse zurückzahlen könnten, so bemühten sie sich auch nicht, Ersparnisse zu machen, weil der Staat durch die Konventionen doch eine Mindestdividende gewährleistet habe. Es ist bekannt, daß Bourrat mit sehr starken Farben aufträgt. Einen wirklichen Erfolg hat sein schon lange währender Verstaatlichungsfeldzug noch nicht gehabt.

— **Ostschweizerischer Alpendurchstich.** Das Kantonalparlament von Tessin hat 18 000 Fr. genehmigt zwecks Revision des Lommelschen Plans zum Greinerdurchstich als zukünftige Alpenbahn.

— **Über das Eisenbahnunglück bei Palézieux** (Schweiz), siehe Nr 92 S. 1385 d. Ztg., geht dem B. L.-Anz. noch folgende ausführliche Schilderung aus Zürich zu: Der Expreßzug München-Zürich-Genf fuhr am 21. November d. J. fahrplanmäßig um 1 Uhr 45 Minuten nachmittags von Zürich ab und nahm in Olten die von Basel gekommenen direkten Wagen nach St. Maurice und Genf auf. Hinter der Schnellzuglokomotive war ein Gepäckwagen angekoppelt, dann folgten ein schweizerischer Personenwagen I. und II. Klasse und der am Abend vorher vom Potsdamer Bahnhof in Berlin abgegangene Durchgangswagen Berlin-Magdeburg-Frankfurt-Basel-Genf, der ebenso wie der erste Personenwagen mit Reisenden dicht besetzt war. Abends kurz vor 6 Uhr durchfuhr der Expreßzug die 20 km vor Lausanne gelegene Station Palézieux mit 60 km Schnelligkeit. Unglücklicherweise hatte der Weichenwärter von seinem Stellwerk aus die Ausfahrtsweiche geöffnet und das Signal „Fahrt frei" gegeben, ohne zu sehen, daß etwa 400 m vom Bahnhof entfernt eine arbeitende Rangiermaschine stand. Bei der herrschenden Dunkelheit konnte der Lokomotivführer des Schnellzuges das Hindernis nicht entdecken und fuhr mit voller Schnelligkeit auf die Rangiermaschine auf. Der Zusammenstoß war furchtbar: die Rangiermaschine flog über das Gleis hinweg auf eine Böschung, der Schnellzugmaschine wurden Puffer und Tender zerbrochen. Der dahinter folgende Gepäckwagen wurde aus dem Gleise in die Höhe gehoben, und in seine Trümmer hinein kapselte sich nun förmlich der ganze vordere Teil des ersten Personenwagens. Der Gepäckwagen ruhte mit Rädern und Eisenwerk geradezu auf dem Gestell des Personenwagens. Darunter lagen blutend alle Reisende, die auf der rechten Seite des Wagens gesessen hatten, während links ein schmaler Raum geblieben war, in den mehrere Reisende gezwängt und auch verletzt wurden, aber doch am Leben blieben. Die Reisenden, die in den hinteren Abteilen des ersten Wagens und in dem deutschen Wagen saßen, kamen mit dem Schrecken davon. Entsetzliche Szenen spielten sich ab. Die Wagenlampen waren erloschen, überall hörte man Stöhnen und Hilferufe. Endlich erleuchteten Holzfackeln den Ort des Unfalls. Ein Hilfszug mit Rettungsmaterial kam von Lausanne, und man begann die Verletzten und Toten zu bergen. Sechs Personen wurden als schrecklich verstümmelte Leichen hervorgeholt. Zwei Kinder, namens Gortchow 4 und 13 Jahre alt, aus Petersburg, die mit ihrem Großvater, namens Boken, zu ihrer Mutter nach Clarens bei Montreux zum Winteraufenthalt reisen wollten, waren mit ihrer Gouvernante, Frau Rickert, getötet worden. Herr Böken erlitt nur leichte Verletzungen am Kopf. Geradezu zermalmt war ein deutscher Kaufmann namens Grünenwald. Ferner fand man tot zwei Schweizerinnen, ein Fräulein Stercky aus Bern und eine Kammerzofe aus Montreux. In dem zertrümmerten Wagen befand sich auch der Chef der Walliser Festung St. Maurice, Artillerieoberst Dietler; er erlitt starke Quetschungen, der Instruktionsoffizier Chessex aus Montreux einen Beckenbruch, der Artillerieleutnant Merian aus Basel einen Beinbruch. Sechs andere Reisende trugen leichtere Verletzungen davon. Die Leichen wurden eingesargt und nach Lausanne und Clarens gebracht. Der Materialschaden ist sehr groß.

— **Generalabonnements auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Während wenigstens gegen die kurzfristigen Generalabonnements, die sogen. „Rennbilletts", sehr gewichtige Bedenken auch schon im schweizerischen Parlament geltend gemacht wurden, wurde im Bernischen Verein für Handel und Industrie noch eine Sonderentwicklung der Generalabonnements angeregt. Direktor Auer von der Thunerseebahn befürwortete die Einführung solcher für einzelne Teile des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Die heutigen mit einem Geltungsbereich von 3853 km und entsprechend hohen Preisen seien dem weiteren Publikum nicht dienlich, weil sich für die Mehrzahl der Vertreter des Handelsstandes das Reisen auf ein kleineres Gebiet beschränkte. Es sei also wünschenswert, im ganzen 8 Kreise von etwa 1200 bis 1350 km Länge zu bilden, für welche als unterste Grenze folgende Ansätze gelten müßten: 400 Fr. I. Klasse, 300 Fr. II. Klasse, 200 Fr. III. Klasse. Die Versammlung beschloß, die Vorschläge weiter zu verfolgen. Der Vorsteher des kommerziellen Departements der Bundesbahnen, Generaldirektor Schmid, sah in den Vorschlägen einen zu begrüßenden Fortschritt gegen frühere, doch wurden der Durchführung verschiedene Schwierigkeiten im Wege stehen. In der Erörterung wurde erwähnt, daß derjenige, welcher nicht viel reise, mit den schweizerischen Rückfahrkarten billiger auskomme, als derjenige, der auf den badischen Bahnen mit Kilometerfahrkarten reise.

— **Neue Bahnanlagen in Italien.** Vom Ministerium der öffentlichen Bauten wurde eine erste Rate von über 4 000 000 L bewilligt zum Ausbau verschiedener Bahnhöfe und Sicherheitsanlagen auf einzelnen Strecken.

— **Zustand der italienischen Bahnen.** Vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten wurde eine Kommission eingesetzt mit der Aufgabe, den Zustand und die Erhaltung der Strecken, Bahnhöfe, Geschäftsgebäude und Werkstätten festzustellen, welche zum Mittelmeernetze, zum adriatischen und sizilianischen Bahnnetze gehören, deren Betriebsvertrag, wie bekannt, am 30. Juni 1905 abläuft.

— **Nebenbahnbetrieb auf den italienischen Bahnen.** Durch Gesetz vom Juni 1901 wurde bekanntlich der italienischen Regierung die Ermächtigung erteilt, mit den drei großen Bahngesellschaften Abmachungen zu treffen zur versuchsweisen Einführung des Nebenbahnbetriebes auf den Linien, welche nicht über 10 000 L. für das Kilometer vereinnahmen. Diese Betriebsart sollte sich sowohl auf die Personen-, als auch auf die Güterbeförderung erstrecken. Aber bereits bei den ersten, auf dem adriatischen Netz gemachten Versuchen hat sich herausgestellt, daß es von keinem Vorteil, sondern nur von nachteiligen Folgen, auch für das Publikum, und von erheblicher Mehrbelastung für die Bahnverwaltung begleitet wäre, die neue Betriebsart auch auf den Gütertransport auszudehnen, und dies aus verschiedenen Gründen und ganz besonders wegen der sich ergebenden Notwendigkeit der Umkartierung in den Übergangsstationen von den Linien mit normalem Betrieb auf solche mit Nebenbahnbetrieb. Infolgedessen wurde dieser auf die Personen- und die Gepäckbeförderung beschränkt. Die Ergebnisse des ersten Jahres der versuchsweisen Einführung der neuen Betriebsart sind im allgemeinen zufriedenstellend, da die Einnahmen trotz der Herabsetzung der Gebühren durchweg beträchtlich gestiegen sind. Aber da die durch die Verkehrsvermehrung hervorgerufenen Mehrkosten vollständig zu Lasten des Betriebsführenden stehen, während dem Staate sein vertragsgemäßer Anteil an den Roheinnahmen zugeschieden werden muß, ohne daß er zu den gestiegenen Ausgaben etwas beiträgt, so ist für die Bahngesellschaften eine bedeutende Minderung der Einnahmen entstanden. Angesichts dieser Sachlage hat der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Konferenz mit den Vertretern der Bahnverwaltungen in Aussicht genommen, um mit ihnen über die notwendigen Abänderungen des Gesetzes vom Jahre 1901 und auch über die Art und Weise zu beraten, wie in die neue Betriebsart auch der Güterdienst einbezogen werden könne. Zu diesem Behufe wurde ein höherer Beamter des Generalinspektorates der italienischen Bahnen ins Ausland abgeordnet, um über die Abwicklung des Güterdienstes zwischen Haupt-, Neben- und Kleinbahnen Erfahrungen zu sammeln.

— **Selbstfahrer mit Dampfbetrieb auf den sizilianischen Bahnen.** Zur Hebung des Personenverkehrs auf Linien mit wenigen und ungenügend besetzten Zügen und zur Bedienung des Lokalverkehres zwischen den Städten Palermo, Messina und Catania sowie deren Vororten haben die sizilianischen Bahnen vorgeschlagen, Selbstfahrer in Betrieb zu stellen, welche die Führung zahlreicher leichter und raschfahrender Züge ermöglichen sollten. Für diesen Dienst sind in Aussicht genommen Selbstfahrer mit Dampfbetrieb, System Purrey, wie solche bereits von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, von der Orléansbahn und von der Pariser Omnibusgesellschaft erprobt worden sind. Die Wagen haben ein Gewicht von 24 t, bieten Platz für 35 bis 39 Personen und können auf ebenen oder wenig steigenden Strecken noch einen Anhängewagen von 16 t Eigen-

gewicht mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km in der Stunde mitnehmen. Die Anschaffungskosten für einen solchen Selbstfahrer belaufen sich auf etwas über 30 000 L.

— **Jahresabschluß der sizilianischen Bahnen.** Bei einer Betriebslänge von 1100 km wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 12 700 000 L. vereinnahmt, von denen 9 800 000 L. den Anteil der Gesellschaft ausmachen; dazu kommen Beihilfen für den Bau verschiedener Linien im Betrage von 4 900 000 L und 3 400 000 L. Staatsbeiträge für Benutzung des Rollmaterials, so daß die Gesamteinnahmen der Gesellschaft 18 200 000 L. betragen; die Ausgaben beliefen sich auf 16 600 000 L., so daß 1 600 000 L. verfügbar blieben, welche es ermöglichten, für die 40 000 L. Aktien eine Dividende von 34 L. = 6,8 % auszuschütten.

— **Verbindung der Bahnhöfe Roms.** Eine der ersten Angelegenheiten, welche den neuen Minister der öffentlichen Arbeiten beschäftigte, war die schon seit Jahren angestrebte Verbindung der Bahnhöfe Rom Termini und Rom Trastevere, für welche bereits verschiedene Projekte ausgearbeitet vorlagen, von denen jedoch aus verschiedenen Gründen bislang keines verwirklicht wurde. In einer jüngst unter dem Vorsitze des Ministers selbst stattgehabten Zusammenkunft aller beteiligten Körperschaften wurde die Linie grundsätzlich festgelegt. Sie hatte der bestehenden Linie Rom-Pisa auf einer gewissen Strecke zu folgen, dann von dieser nordwärts abzuzweigen, wurde alsdann das sogenannte archäologische Gebiet der Stadt Rom umgehen und die Tiber oberhalb der in den früheren Projekten vorgeschlagenen Stelle mittels einer Brücke übersetzen, welche auch dem Straßenverkehre dienen soll. Nach kurzem Verlauf würde sie hierauf den Bahnhof Rom Trastevere, Ausgangspunkt der Linie Rom-Viterbo, erreichen, während alle übrigen Rom berührenden Linien vom Bahnhofe Rom Termini ausgehen.

Fremde Weltteile.

— **Der Postverkehr über die sibirische Bahn und die geplanten direkten Eisenbahnverbindungen mit Peking.** Man schreibt der Köln. Ztg. aus Schanghai, Ende Oktober: Zwei Kanonenschüsse, wie sie seit langer Zeit hier bei der Ankunft jedes Postdampfers vom Zollamt abgefeuert werden, verkündeten uns am 23. Oktober, kurz vor 12 Uhr mittags, daß die ersten Postsendungen aus Europa über Sibirien mit einem Dampfer aus Dalni eingetroffen wären. Sie waren demnach von Berlin 22 Tage unterwegs gewesen, gegen früher 31—34. Diese Zeit wird ohne Zweifel in den nächsten Jahren durch Beschleunigung der Fahrt noch einigermaßen abgekürzt werden. Außerdem gehen die Russen mit dem Plan um, Peking auf dem direkten Wege über Kalgan und Kiachta, also auf der alten Karawanenstraße, mit der sibirischen Bahn zu verbinden. Vermessen soll die Strecke bereits sein, aber ob der Bau schon begonnen ist, hat man bislang nicht erfahren. Es kann aber wohl nur eine Frage nicht sehr langer Zeit sein, daß es geschieht. Ist diese Bahn erst fertig, so geht die Post jedenfalls den neuen Weg, weil er kürzer ist. Die kurze Dampferfahrt, die es jetzt von Dalni und demnächst von Taku, an der Mündung des Peiho, noch gibt, wird vollständig wegfallen, wenn die englische Eisenbahn von Schanghai nach Tschinkiang und die deutsch-englische Bahn von Tschinkiang nach Tientsin gebaut sind. Alsdann kann man ganz zu Lande von Schanghai nach Europa fahren; nur bei Tschinkiang muß man wohl immer zu Schiff über den Yantsekiang, da auf absehbare Zeit nicht daran zu denken ist, daß sich die sehr hohen Kosten einer Brücke über den dort 150 Fuß tiefen Strom bezahlt machen konnten. Falls dieser Punkt allerdings im Interessengebiet der Russen läge, würden sie sich vielleicht nicht lange besinnen und die Brücke bauen. Aber die anderen Nationen vermögen das Geld nicht entfernt in gleicher Weise mit immer vollen Händen in China auszustreuen.

— **Weltverkehrsverbindungen.** In einer Unterredung mit einem Vertreter des „Newyork Herald" bestätigte Generaldirekter Ballin, daß zwischen der Hamburg-Amerikalinie und der Kansas City und Mexikan-Eisenbahngesellschaft ein Vertrag geschlossen sei, nach welchem die Hamburg-Amerikalinie in Verbindung mit dieser Eisenbahn Dampferlinien nach Ostasien und Australien auf dem Stillen Ozean unterhalten wird. Die Vollendung der Bahn dürfte in zwei Jahren erfolgen. Ballin bestätigte ferner, daß Verhandlungen zwischen der Hamburg-Amerikalinie und der White Starlinie schweben, welche einen engen Zusammenschluß des zwischen Newyork und dem Mittelmeer unterhaltenen Dampferdienstes der beiden Gesellschaften bezwecken.

Kaffeemaschinen für Eisenbahnbedienstete.

Hierüber geht uns von Herrn Eisenbahndirektor Brettmann in Jena folgende Mitteilung zu:

Angeregt durch entsprechende Beobachtungen über Versorgung der Arbeiter in Privatfabriken mit Kaffee, hatte ich schon früher einen Versuch gemacht, für Eisenbahnwerkstattsarbeiter eine Kaffeemaschine zu beschaffen; allein es fehlten die Mittel, da Kaffeemaschinen damals auf Kosten der Eisenbahnverwaltung nicht beschafft werden durften und die Interessenten nicht zu veranlassen waren, auf ihre Kosten ein derartiges Gerät zu kaufen. Da die Eisenbahnverwaltung es als ihre Aufgabe ansieht, das körperliche Wohl der Angestellten und Arbeiter in jeder Weise zu fördern, gelang es im Jahre 1901 durch das Entgegenkommen der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, das erforderliche Geld zu erhalten und zunächst für die Nebenwerkstatt Jena und eine größere Betriebswerkstatt (Gera) große Kaffeemaschinen zu beschaffen. Ich gestatte mir hier die Erfahrungen mitzuteilen, die mit jenen Einrichtungen bisher gemacht worden sind.

Der größte Umsatz ist in Gera erzielt. Sobald das Vorhandensein einer ursprünglich nur für die 200 Beamten und Arbeiter der Betriebswerkstatt bestimmten Kaffeemaschine bekannt wurde, kamen Beamte und Arbeiter aus allen Dienstzweigen sowie fremde Fahrbeamte, welche in Gera Aufenthalt hatten und erbaten sich Kaffee, den sie auch erhielten. Infolgedessen sind im vergangenen Jahre in Gera nicht weniger als 73 792 l zum Preise von 4 ₰ für 1 l verkauft, während der Biergenuß alsbald in beträchtlichem Maße nachgelassen hat. Nach einem Berichte des betreffenden Dienststellenvorstehers kocht sich selten ein Bediensteter zu Hause Kaffee, um ihn zum Dienst mitzunehmen, sondern er entnimmt seinen Bedarf der Kaffeemaschine im Lokomotivschuppen. Obgleich daran gehalten wird, daß Kaffee aus guten Bohnen (1,20 ℳ für 1 Pfund) bereitet wird, wurde in der Zeit vom 1. Oktober 1902 bis Ende September d. J. doch noch ein Überschuß erzielt, der sich bei einem Umsatze von nahezu 3000 ℳ auf etwas mehr als 300 ℳ beläuft. Ein Ausschuß, bestehend aus je einem Lokomotivführer, Lokomotivheizer, Schlosser und Maschinenputzer, besorgt den Einkauf des Kaffees und verfügt über den erzielten Gewinn. Es wurden davon im vergangenen Jahre die Kosten eines Sommerausflugs der Beamten und Arbeiter in Gera bestritten und Unterstützungen an Bedienstete gewährt.

Dieselbe Beobachtung bezüglich des Biergenusses wurde wie in Gera so auch in Jena gemacht. Das einfache obergärige Bier, das hier nur zugelassen war, wird nur noch wenig begehrt. Sogar Maurer und andere Arbeiter, die bei einem Erweiterungsbau der Nebenwerkstatt beschäftigt waren, baten um Abgabe von Kaffee, damit sie nicht gezwungen seien, Bier zu trinken.

Auch in Jena liefert die Verwaltung das Wasser und den Dampf zum Kochen und stellt die Bedienung, während der Werkstatts-Arbeiterausschuß den Einkauf der Kaffeebohnen und (mittels Marken) den Verkauf des Kaffees besorgt und über die Überschüsse in ähnlichem Sinne wie in Gera verfügt. In erster Reihe sollen jene zu Unterstützungen an bedürftige Werkstattsarbeiter Verwendung finden, in untergeordnetem Maße kommen auch Vergnügungen in Betracht.

Es kann somit als festgestellt betrachtet werden, daß da, wo Gelegenheit gegeben ist, billigen Kaffee zu haben, dieser in der Regel dem Biere vorgezogen wird, zumal der Unterschied in dem Preise von 1 l Bier und von 1 l Kaffee doch recht bedeutend ist. Der Kaffee kommt vor allen Dingen zur Geltung im Winter, wo sonst vielleicht statt des Bieres Schnaps getrunken würde.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 15,055 km lange Strecke Rohrbach-Homburg der Pfälzischen Eisenbahnen, welche voraussichtlich am 1. Januar 1904 in Betrieb genommen werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 1. Dezember d. J. ist der an der Strecke Düren-Neuß zwischen den Stationen Grevenbroich und Harff gelegene Haltepunkt Gustorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 92 — Inser.-Nr 2913 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der zwischen den Stationen Schivelbein und Gr. Rambin an der Strecke Stettin-Belgard gelegene Haltepunkt Nelep ist am 1. Dezember d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Jarównowy und Jaworów der Teilstrecke Janów-Jaworów gelegene Personenhaltestelle Cetula ist am 14 November d. J. — dem Tage der Betriebseröffnung dieser Teilstrecke — dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Personenhaltestelle Cetula ist von der Station Jarównowy 2,296 km und von der Station Jaworów 4,301 km entfernt.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Lugos-Maros-Illye zwischen den Stationen Lugos und Szaparyfalva gelegene Verladestelle Ilonatelep ist für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern der Firma Holczner Lajos eröffnet worden. Die Verladestelle Ilonatelep liegt von der Station Lugos 4 km und von der Station Szaparyfalva 6 km entfernt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Eilgut- und Frachtenverkehr eingerichtete Haltestelle Zbirow der Linie Prag-Furth i/W. ist am 1. Dezember d. J. — unter Erhebung zur Station — für den allgemeinen Gesamtverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Stettin-Belgard zwischen den Stationen Ruhnow und Labes gelegene Haltepunkt Kankelfitz führt fortan den Namen Bessenthin.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Vom 1. Dezember d. J. ab sind die bisherigen Bezeichnungen der an der Linie Prag-Furth i/W. gelegenen Stationen bezw. Haltestellen und zwar Zbirow Haltestelle in Zbirow, der Station Zbirow in Mauth und der Personenhaltestelle Mauth in Mauth Stadt abgeändert worden.

Zu dem Verzeichnis der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen größten festen Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge usw. ist der Nachtrag III erschienen und zur Verteilung gebracht worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 489 vom 16. November d. J. an sämtliche — ordentlichen und außerordentlichen — Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend: Neue Muster zu Vereinsfahrscheinen (abgesandt am 21. November d. J.).

Nr I 492 vom 25. November d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend die Aufnahme von Anzeigen in die Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 27. November d. J.).

Nr I 498 vom 16. November d. J. an sämtliche — ordentlichen und außerordentlichen — Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Einbezug der Montreux-Berner Oberlandbahn und der Chemins de fer électriques veveysans in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 20 November d. J.).

Nr II 438 vom 20. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zum Radstandsverzeichnis (abgesandt am 25. November d. J.)

Nr II 440 vom 13. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Entsendung eines ständigen Vertreters des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den Vorstandsrat des Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik (abgesandt am 20. November d. J.).

Nr II 441 vom 19. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Änderung des Radstandsverzeichnisses (abgesandt am 24. November d. J.).

Nr II 446 vom 20. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der Anlage V des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 25. November d. J.).

Nr III 954 vom 17 November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Auslegung des § 16 Absatz 2 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 21. November d. J.).

Nr III 961 vom 19. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Streichung der Bestimmungen § 18 Absatz 5 und § 22 Absatz 1e des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 24. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Eröffnung der Personenhaltestelle „Oberaich".

Am 8. Dezember l. J. wird die Haltestelle Oberaich zwischen den Stationen Bruck a/Mur und Niklasdorf auf der Linie Bruck a/Mur-Leoben für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck, Hunden und Gepäckgut gegen Nachzahlung eröffnet.

Wien, am 24. November 1903. (2978)

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird der an der Strecke Münden i/H-Nordhausen zwischen Bleicherode und Wolkramshausen gelegene Haltepunkt Pustleben auch für die Abfertigung von Großviehsendungen der angeschlossenen Werke eröffnet werden.

Cassel, den 16. November 1903. (2979)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Anwendungsbedingungen für den Ausnahmetarif 14a für Rohzucker an Raffinerien im Gruppentarif I, im ostdeutschen Gütertarif (I/II) und im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Gütertarif (I/III) wie folgt ergänzt:

Der zweite Absatz unter 2c erhält den Zusatz:

„Die seit dem 1. September 1903 ausgeführten Mengen Verbrauchszuckers sind auf Grund des Abfertigungsbuchs (Muster 8 der Ausführungsbestimmungen zum Zuckersteuergesetz) zu trennen nach Farinen und anderen, nicht raffinierten Nachprodukten (Spalte 12 des Musters 8) einerseits und raffinierten Zuckersorten anderseits."

Desgleichen erhält der zweite Absatz unter 2e den Zusatz:

„Bei den seit dem 1. September 1903 ausgeführten Sorten Verbrauchszucker werden auf eine Tonne Farins oder anderer nicht raffinierter Nachprodukte eine Tonne Rohzucker und auf eine Tonne raffinierter Zuckersorten $1^1/_9$ Tonnen Rohzucker gerechnet."

Bromberg, den 27. November 1903. (2980)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Wien St. E. G. Arsenal.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird in oben bezeichnetem Verkehre der Nachtrag II eingeführt, der geänderte sowie Frachtsätze von 2 neuen Versandstationen enthält. Über die neuen Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft. Der Nachtrag ist zum Preise von 5 ₰ erhältlich.

Kattowitz, den 26. November 1903. (2981)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VI, Berlin-Stettin-hessischer, ostdeutsch-hessischer und linksrheinisch-hessischer Gütertarif.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14a für Rohzucker an Raffinerien haben bezüglich des seit 1. September d. J. ausgeführten Verbrauchszuckers eine anderweite Fassung erhalten, die bei den beteiligten Abfertigungsstellen erfahren werden kann.

Frankfurt a/M., 25. November 1903. (2982)
Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember d. J. treten im Verkehr von den badischen Rheinhafenstationen nach Basel S. B. B. und Basel-St. Johann S. B. B. für Schwefelkies in Ladungen von 10000 kg ermäßigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 27. Nov. 1903. (2983)
Gr. Generaldirektion.

Ostdeutsch - westdentscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. wird znm Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkebr der Nachtrag X herausgegeben. Er enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die aus dem Direktionsbezirk Münster in den Direktionsbezirk Essen übergegangenen Stationen Bottrop Nord, Kirchhellen und Osterfeld Nord, für die in den Direktionsbezirk Essen übergegangenen Stationen der verstaatlichten Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, für die Stationen der verstaatlichten Marienburg-Mlawkaer und Ostpreußischen Südbahn sowie für die in den Direktionsbezirk Bromberg übergangenen Stationen der verstaatlichten Stargard-Cüstriner Eisenbahn: ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Gießerei-Roheisen) nach der Station Alt-Kemnitz i. R. des Direktionsbezirks Breslau, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Eisen und Stahl) nach der Station Thorn Uferbahn des Direktionsbezirks Bromberg und Posen (Gerberdamm) des Direktionsbezirks Posen.

Durch den Nachtrag werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Eisen und Stahl) nach den Stationen Bauchwitz, Belencin, Bentschen, Betsche, Birnbaum, Blankensee b. Frankfurt a/O., Bottschow, Braunsberg, Buk, Dombrowka, Dopiewo, Drossen, Düllettel, Eichenhorst, Finkenheerd, Grätz, Gr. Dammer, Gr. Lindenau, Kazmierz, Korschen, Kwiltsch, Lubosch, Lubosin, Meseritz, Neu-Cunersdorf, Neusalz a/O., Opalenitza, Otusch, Pinne, Politzig, Polko, Pruschim, Röhrfeld, Rogsen, St. Lazarus, Schmagorei, Schwiebus, Stefanowo, Stentsch, Sternberg (Neumark), Topper, Tuchorze, Wierzebaum, Wollstein, Wutschdorf und Zielenzig der Direktionsbezirke Königsberg und Posen anfgehoben; endlich wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 9 I Haspe - Heubing-Thorn von 2,34 in 3,34 ℳ berichtigt.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, erlangen sie erst vom 15. Januar 1904 Gültigkeit.

Der Nachtrag kann von den beteiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.
Elberfeld, den 28. Nov. 1903. (2984)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung.
München, den 25. Novbr. 1903. (2985)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Am 1. Januar 1904 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung.
München, den 26. Novbr. 1903. (2986)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Teil II, Heft 7 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Ab 10. Dezember 1903 wird die Station Heilbronn a. Neckar Südbahnhof der Kgl. württembergischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr 37 für Bier und leere Bierfässer einbezogen. Die Frachtsätze sind in Abteilung I und II um je 4 ₰, in Abteilung III um je 3 ₰ und in Abteilung IV um je 1 ₰ höher als jene für Heilbronn a. Neckar Hauptbahnhof.
München, den 24. Novbr. 1903. (2987)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen

Ostdeutsch - mitteldeutscher Gütertarif.
(Gruppe I, II/V.)

Vom 10. Januar 1904 ab wird die Entfernung Lippusch-Weida (preuß. Staatsb.), Seite 18 des Nachtrags 6, von 535 auf 635 km erhöht.
Magdeburg, den 25. Novbr. 1903. (2988)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1903 wird znm Tarif für den Berlin - Stettin - westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag XII herausgegeben. Er enthält unter anderen Entfernungen und Frachtsätze für die aus dem Direktionsbezirk Münster in den Direktionsbezirk Essen übergegangenen Stationen Bottrop-Nord, Kirchhellen und Osterfeld-Nord, für die in den Direktionsbezirk Essen übergegangenen Stationen der verstaatlichten Dortmund - Gronau-Enscheder Eisenbahn, für die Stationen der verstaatlichten Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn sowie für die in den Direktionsbezirk Stettin übergegangenen Stationen der verstaatlichten Stargard-Cüstriner Eisenbahn; ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 II (Eisen und Stahl II) nach der Station Marienfelde, preuß. Staatsb., des Direktionsbezirks Berlin.

Durch den Nachtrag werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Eisen und Stahl) nach den Stationen Dallgow-Döberitz, Friedrichshagen, Wildpark und Zossen, preuß. Staatsb., des Direktionsbezirks Berlin aufgehoben.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, erhalten sie erst vom 15. Januar 1904 ab Geltung.

Der Nachtrag kann von den beteiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.
Elberfeld, den 28. Novbr 1903. (2989)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station Apolda in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
Magdeburg, den 28. Novbr. 1903. (2990)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 b für gebrannte Steine von Algermissen nach Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft, über deren Höhe die beteiligten Dienststellen Auskunft geben.
Hannover, den 28. Novbr. 1903. (2991)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 werden neue Frachtsätze für Kammzug von den Seehäfen nach Station Melk der k. k. St. B. eingeführt. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Altona, den 26. November 1903. (2992)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im sächsisch - österr. - ungar. Eisenbahnverbande, Heft 2 werden vom 7. Dezember 1903 an weitere direkte Frachtsätze für die Beförderung von Kaolin (Ausn.-Tar. 10) von Fleißen-Großloh nach sächsischen Binnen- und sächsisch - preußischen Wettbewerbsstationen eingeführt, über deren Höhe unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4, Auskunft gibt.
Dresden, den 30. November 1903. (2993)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar n. J. wird der Frachtsatz Annen Nord-Erfurt von 0,84 ℳ in 0,87 ℳ für 100 kg abgeändert.
Essen, den 26. November 1903. (2994)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch - niederländischer Verkehr.
Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. April 1897.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. Dezember d. J. der Nachtrag XIII in Kraft, enthaltend außer Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs und der bisher erschienenen Nachträge Frachtsätze der Ausnahmetarife A und B für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Derne, Eving, Preußen und Stockum des Direktionsbezirks Essen, Nierenhof des Direktionsbezirks Elberfeld und Enschede Süd der Holländischen Eisenbahn, anderweite, teilweise ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für verschiedene Stationen der niederländischen Staatsbahn und der Holländischen Eisenbahn, Aufnahme der Stationen Derne, Eving und Preußen in den Ausnahmetarif C (Sonderzugtarif), endlich neue Kilometerentfernungen sowie Änderungen von Stationsnamen. Durch den Nachtrag XIII werden die Ausnahmetarife A, B und C für die Beförderung von Steinkohlen usw. im niederländisch - Dortmund - Gronau - Enscheder Verkehre vom 1. April 1897 nebst Nachtrag I aufgehoben. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1904 in Kraft. Näheres hierüber ist bei den Güterabfertigungsstellen Derne, Eving und Preußen zu erfahren. Preis des Nachtrags XIII: 0,40 ℳ.
Essen, den 27. November 1903. (2995)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Russisch-westpreußischer Verkehr über Mlawa.

Auf den Seiten 151 und 152 des Gütertarifs vom 1. Januar 1902 sind in den Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 28 für Zucker in der dritten Zeile des Absatzes *) 1, in der vierten Zeile des Absatzes 3 (1), in der vierten Zeile des Absatzes 3 (2) und in der zweiten und dritten Zeile des Absatzes 4 die Worte „nach einem außerdeutschen Hafen“ zu ändern in „nach dem Zollauslande“. Diese Änderung tritt am 1. Dezember d. J. in Kraft.
Danzig, den 27. November 1903. (2996)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 gelangt der Nachtrag V zur Einführung.
München, den 27. Novbr. 1903. (2997)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. August 1899 tritt am 1. Dezember 1903 der V. Nachtrag in Kraft. Er enthält die Ausnahmetarife Nr 20 (Hohlglaswaren, Tonwaren, Papier, Pappe, Schiefertafeln und Schiffergriffel) und Nr 21 (Holzwaren, Möbel und Möbelbestandteile) für die Beförderung von Chemnitz und Kappel i. S. nach Romanshorn und Zürich (Hauptbhf.). Abdrücke des Nachtrags sind durch die beteiligten Güterverwaltungen zu beziehen.
Dresden, den 27. November 1903. (2998)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station Sprottau in die im Verkehr der preußisch hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen bestehenden Seehafen-Ausnahmetarife E 1 als Versandstation einbezogen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Posen, den 25. November 1903. (2999)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-deutscher Viehverkehr.
Am 1. Dezember 1903 treten direkte Frachtsätze für Geflügel im Verkehr zwischen Gajdobra, Hódság, Szarvas und Berlin Anh.-Dresd., Görl. und Schles. Bhf., sowie zwischen Gajdobra und Myslowitz in Kraft. Vom gleichen Tage ab wird die Station Mochbern mit Frachtsätzen für Pferde, Hornvieh und Borstenvieh in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
Berlin, den 25. November 1903. (3000)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Der für den Versand von kondensierter Milch von Basel bad. B. nach Ludwigshafen a/Rh. im Ausnahmetarif 50 des Tarifhefts 8 (Verkehr Baden-Pfalz) für Ladungen von 10 000 kg eingeführte Frachtsatz wurde mit Gültigkeit vom 20. d. M. auf 1,16 ℳ für 100 kg festgesetzt.
Karlsruhe, den 24. November 1903. (3001)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Am 1. Dezember 1903 wird die badische Station Hüfingen in den badisch-pfälzischen Tiertarif einbezogen.
Karlsruhe, den 25. November 1903. (3002)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife III/IV, IV/V, IV/VI und IV/VII. Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird folgender Ausnahmetarif eingeführt.
Ausnahmetarif
für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Voldagsen-Duingen-Delligsen.
1. Der Ausnahmetarif wird angewendet für
a) Düngemittel, wie in den Ausnahmetarifen 2—4 c genannt,
b) Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand und Ton, wie im Spezialtarife III genannt,
c) Rüben usw., wie im Ausnahmetarife 2 genannt,
d) Holz, wie in den Spezialtarifen II und III genannt,
e) gebrannte Steine, wie im Spezialtarife III genannt,
f) Wegebaustoffe, wie im Ausnahmetarife 5 genannt,
g) Steinkohlen usw. und Braunkohlen usw., wie im Ausnahmetarif 6 genannt,
h) Kalk, Kalksteine und Dolomitsteine, wie im Spezialtarife III genannt,
wenn diese Güter mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Kleinbahn Voldagsen-Duingen-Delligsen oder in umgekehrter Richtung versandt werden, und wenn der Frachtberechnung ein Gewicht von mindestens 10 000 kg zugrunde gelegt wird.
2. Für die Beförderung der unter 1 genannten Güter nach oder von der Staatsbahn-Übergangsstation Voldagsen werden die Frachtsätze dieser Station um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.
3. Die besonderen Anwendungsbedingungen der für diese Güter bestehenden Ausnahmetarife gelten auch für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn.
4. Die Beförderung auf der Kleinbahn erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Binnentarifs der Kleinbahn.
Der bisherige Ausnahmetarif 20 a des Gruppentarifs IV wird hierdurch aufgehoben.
Hannover, den 24. November 1903. (3003)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Ausgabe eines Nachtrages zum Kilometerzeiger.
Mit 1. Dezember 1903 resp. mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Oberaich bezw. mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Station Grobelno für den Gesamtverkehr gelangt der Nachtrag IX zu der vom 1. Oktober 1899 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (vom 1. April 1893) zur Ausgabe.
Preis: 50 Heller pro Exemplar.
Wien, am 25. November 1903. (3003a)

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes auf in Triest oder Fiume reexpedierte Sendungen.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege werden die auf Seite 32 des Tarifes, Teil I, für den obenbezeichneten Verkehr ersichtlichen Bestimmungen des Abschnittes C betreffend die „Anwendung des Tarifes auf in Triest oder Fiume reexpedierte Sendungen“ durch Einschaltung der nachstehenden Bestimmung zwischen die Absätze 4 und 5 wie folgt ergänzt:
„(4 a) Anläßlich der betreffenden Rückrechnungen werden bezüglich der im gebrochenen Verkehre abgefertigten Sendungen die direkten Frachtsätze dieses Tarifes sowohl bei Stückgütern sowie auch bei Wagenladungen mit einer Kürzung von 18 (achtzehn) Centimes für 100 kg in Rechnung genommen, womit ein Äquivalent für die in den direkten Frachtsätzen inbegriffenen Vermittlungsspesen in Triest bezw. Fiume geboten wird.“
Wien, am 27. November 1903. (3004)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Österreich.
(Aufnahme der Station Pilsen-Skodawerke in den Ausnahmetarif 22 A und C [Papier] des Verbands-Gütertarifes Teil II, Heft 1.)
Mit Gültigkeit vom 15. September bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903 wird die Station Pilsen-Skodawerke in den Ausnahmetarif 22 A (Papier aller Art etc.) und in den Ausnahmetarif 22 C (Papier für spezielle Zwecke etc.) des Verbands-Gütertarifes Teil II, Heft 1 mit nachstehenden Kartierungsfrachtsätzen einbezogen, und zwar:
a) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg } für einen Wagen und
b) „ „ „ „ 10 000 „ } Frachtbrief

Nach / Von	Eigentumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen: Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) a	Bremen b	Hamburg B., Wilhelmsburg a	Hamburg B., Wilhelmsburg b	Stettin a	Stettin b	Warnemünde a	Warnemünde b	anderen deutschen Hafenstationen
		A. Papier aller Art etc.								Siehe besondere Tabelle auf Seite 24 und 25 des Verbands-Gütertarifes Teil II, Heft 1.
Pilsen-Skodawerke	k. k. St. B.	349	246	344	242	296,5	196,5	356,5	238,5	
		C. Papier für spezielle Zwecke etc.								
Pilsen-Skodawerke	k. k. St. B.	480	432	473	425	423,5	382,5	503,5	453,5	

Diese Frachtsätze gelten ausschließlich nur für Gütersendungen der Firmen E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Krob, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Moncik, sämtlich in Pilsen.
Wien, am 28. November 1903. (3005)
Privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.
(Einführung eines Nachtrages II zum Tarife Teil I, Abteilung B.)
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 und insoweit Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten mit 15. Februar 1904 tritt ein Nachtrag II zu dem vom 1. Februar 1903 gültigen Tarife Teil I, Abteilung B für den in der Überschrift genannten Güterverkehr in Kraft.
Dieser Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifes, sowie ein alphabetisches Inhaltsverzeichnis der Abteilung B.
Die Abweichungen gegenüber dem seitherigen Tarife sind im Nachtrage II durch das Zeichen # kenntlich gemacht.
Wien, am 25. November 1903. (3006)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.
Tarif vom 1. Februar 1874.
Die Gültigkeit des in Nr 96 d. Ztg. vom 6. Dezember 1902 unter fortlaufender Nr 3220 verlautbarten Frachtsatzes für Felle wird für die Zeit vom 1. Januar 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 erstreckt.
Wien, am 24. November 1903. (3007)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab gelangt im Binnenverkehre der Ausnahmetarif 10 b für Getreidesendungen von Iburg nach den Stationen Gütersloh T. W. E., Sundern, Varensell, Verl, Bornholte und Kaunitz zur Einführung. Näheres bei der Betriebsverwaltung in Gütersloh i/W. und den beteiligten Stationen.
Tecklenburg, den 28. Nov. 1903. (3008)
Die Direktion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Schlafwagenverkehr Hamburg - Kopenhagen und umgekehrt über Vamdrup.
Vom 1. Dezember d. J. verkehren in den Nachtschnellzugen
Nr 40/26/159/42 Abfahrt Hamburg-Klostertor 8.45 nachmittags und Ankunft Kopenhagen 8.02 vorm
Nr 65/358/21/33 Abfahrt Kopenhagen Hauptbahnhof 11.33 nachm., Ankunft Hamburg-Klostertor 11.37 vorm.
zwischen Hamburg und Kopenhagen über Vamdrup vierachsige Schlafwagen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.
Der Preis der Bettkarten beträgt:
für die ganze Strecke Hamburg-Kopenhagen und umgekehrt:
für die I. Klasse 10,00 M bezw. 8,90 Kr.
„ „ II. „ 6,75 „ „ 6,00 „
für die Teilstrecken Hamburg-Fredericia und Fredericia - Kopenhagen und umgekehrt:
für die I. Klasse 6,00 M bezw. 5,35 Kr.
„ „ II. „ 4,50 „ „ 4,00 „
Der Vorverkauf der Bettkarten erfolgt für die Richtung nach Kopenhagen beim Reisebureau von Thos Cook und Sohn in Hamburg, Alsterdamm 39, für die Richtung nach Hamburg in Joachim Prahls Reisebureau in Kopenhagen, Kongens Nytorv 34.
Die Vormerkungsgebühr beträgt beim Vorverkauf 50 ₰, in Dänemark 50 Öre.
Telegraphische Vorausbestellungen auf Bettkarten beider Richtungen haben sämtliche Stationen der preußisch-hessischen und dänischen Staatsbahnen gegen die feste Depeschengebühr von 50 ₰ bezw. 50 Öre, die bestimmungsgemäß einzuziehen und zu verrechnen ist, zu vermitteln.
Nähere Auskunft erteilen die Stationen.
Altona, den 24. November 1903. (3009)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Einführung von Personentarif-Nachträgen.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 gelangen folgende Nachträge zur Einführung:
a) Nachtrag II zu dem vom 1. Januar 1903 an gültigen Tarif, Teil II, Heft 1, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft;
b) Nachtrag II zu dem vom 1. Januar 1903 an gültigen Tarif, Teil II, Heft 2, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden im direkten Verkehre zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft.
Die Nachträge enthalten vornehmlich Berichtigungen von Arbeiterfahrpreisen und sind ab 15. Dezember 1903 bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien zum Preise von 30 h für das Stück erhältlich.
Wien, am 25. November 1903. (3010)

5. Verdingungen.

Verdingung von 5 658 000 kg Petroleum in 11 Losen für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Halle a/S., Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. **Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 19. Dezember 1903, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.** Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau daselbst Zimmer 420** eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 M bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Januar 1904.
Berlin, den 26. November 1903. (3011)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von **Gummiwaren** und Asbest für das Etatsjahr 1904 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. und zwar: 7469 Stück und 1470 kg Schläuche, 102 000 Stück Ringe, 7355 kg Platten, 3590 kg Asbestschnur, 10 480 kg Asbestpappe.
Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 10. Dezember 1903, vormittags 11 Uhr.
Zuschlagsfrist bis 31. Dezember 1903.
Die Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 75 ₰ **(von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden)** vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.
Hannover, den 24. Nov. 1903. (3012)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für das Etatsjahr 1904 erforderlichen Streichhölzer, Putzpulver, Putzcreme, Lampenzylinder, Bremsknüppel, Hahnschmiere, Schreibkreide, Toiletteseife, Ammoniaksoda, Karbolsäure und Quecksilber sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.
Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 22. Dezember 1903, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer 1, stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. Januar 1904.
Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (3013)

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden alten Oberbaumaterialien, wie Eisenschienen, Stahlschienen, eiserne Schwellen, Weichenteile, Kleineisenzeug usw. sollen öffentlich verkauft werden.
Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau zu beziehen.
Die Gebote sind bis zum 10. Dezember d. J., nachmittags 3½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, an uns einzusenden.
Mainz, den 27. November 1903. (3014)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

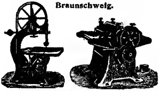
Verkauf von 58 ausgemusterten Eisenbahnwagen am 17. Dezember 1903, vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer Nr 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.
Berlin, den 27. November 1903. (3015)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Gold. Med. Weltausstell. Antwerpen.
I. Preis Weltausstellung Wien. 1874.

HECKNER & Co.

Braunschweig.



Spezialfabrik für [1998]

Holzbearbeitungsmaschinen.

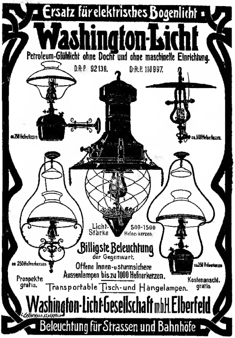
Kompl. Maschinenanlagen mit Transmission.

Leipziger & Co.

Weichen- und Wagenbau-Anstalt
Köln a. Rh., Dortmund, Frankfurt a. M.



Alleinige Fabrikanten der Patent-Kugel-Rollenlager.
Zugkraftersparnis 60%.
Ausführung normalspuriger Anschlussgleise. [1818]



[1825]

Otto Neitsch, Halle (Saale).

Fabrik für

Transporteinrichtungen für jedes Quantum, alle Terrainverhältnisse und Entfernungen.

Dreissigjährige Specialitäten:

Feldbahnen,	Hängebahnen,	Luftseilbahnen,	Bremsberge,
Grubenbahnen,	Umlader,	Gleisseilbahnen,	Aufzüge,
Fabrikbahnen,	Transporteure,	Kettenbahnen,	Fahrstühle.

Letzte Auszeichnung: Goldene Medaille Leipzig 1897. [1765]

Neue bahnbrechende Erfindungen bisherigen Constructionen überlegen.

Enorme Ersparniss an Betriebskosten.

Hierzu Beilagen der Firmen Carl Gerbode in Giessen, Bial & Freund in Breslau, der Düsseldorfer Maschinenbau-Akt.-Ges. vorm. J. Losenhausen in Düsseldorf-Grafenberg und der Firma Heintze & Blanckertz in Berlin.

Verlag von Julius Springer in Berlin N. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.